



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 20. april 2023
(OR. en)**

2021/0211 (COD)

PE-CONS 10/23

**CLIMA 46
ENV 88
ENER 53
TRANS 36
COMPET 66
ECOFIN 101
CODEC 109**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2023/...

af ...

om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper

(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 Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure³, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 152 af 6.4.2022, s. 175.

² EUT C 301 af 5.8.2022, s. 116.

³ Europa-Parlamentets holdning af 18.4.2023 (endnu ikke offentliggjort i EU-Tidende) og Rådets afgørelse af

- (1) Parisaftalen¹, der blev vedtaget den 12. december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC) ("Parisaftalen"), trådte i kraft den 4. november 2016. Parterne i Parisaftalen er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over det førindustrielle niveau og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over det førindustrielle niveau. Denne forpligtelse er blevet styrket med vedtagelsen inden for rammerne af UNFCCC af Glasgowklimaaføften den 13. november 2021, hvori UNFCCC-partskonferencen, der tjener som møde for parterne i Parisaftalen, anerkender, at virkningerne af klimaændringerne vil være langt mindre ved en temperaturstigning på 1,5 °C sammenlignet med en på 2 °C, og er fast besluttet på at fortsætte bestræbelserne på at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C.
- (2) Det presserende behov for at holde Parisaftalens mål på 1,5 °C i live er blevet mere markant som følge af konklusionerne i den sjette vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer om, at den globale opvarmning kun kan begrænses til 1,5 °C, hvis der straks foretages kraftige og vedvarende reduktioner af de globale drivhusgasemissioner inden for dette årti.

¹ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

- (3) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om "den europæiske grønne pagt" ("den europæiske grønne pagt").
- (4) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i Unionen senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi med fokus på at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede risici og konsekvenser. Denne omstilling påvirker arbejdstagere fra forskellige sektorer forskelligt. Samtidig rummer denne omstilling ligestillingsaspekter og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede og sårbare grupper såsom ældre, personer med handicap, personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund samt personer og husstande med lav indkomst og lav mellemindkomst. Den indebærer også større udfordringer for visse regioner, navnlig strukturelt dårligt stillede regioner og randområder, samt for øer. Det er derfor nødvendigt at sikre, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

- (5) Nødvendigheden og værdien af at levere resultater med hensyn til den europæiske grønne pagt er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed, leve- og arbejdsvilkår og velfærd. Denne indvirkning har vist, at vi er nødt til at forbedre modstandsdygtigheden i vores samfund og vores økonomi i relation til eksterne chok og skride til handling i god tid for at forebygge eller afbøde indvirkningen af eksterne chok på en måde, der er retfærdig og fører til, at ingen lades i stikken, heller ikke dem, der er i risiko for at blive ramt af energifattigdom. Europæiske borgere giver fortsat stærkt udtryk for, at dette især gælder for klimaændringer.
- (6) Unionen forpligtede sig til at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030 i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.

- (7) Gennem vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119¹ har Unionen i lovgivningen fastsat målet om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050 og målet om at opnå negative emissioner derefter. Ved nævnte forordning fastsættes der også et bindende EU-mål om en intern reduktion af nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratækning af optag) med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030, og det fastsættes, at Kommissionen skal bestræbe sig på at tilpasse alle fremtidige udkast til foranstaltninger eller lovgivningsforslag, herunder budgetmæssige forslag, til målene i nævnte forordning og i alle tilfælde, hvor der ikke sker en sådan tilpasning, give en begrundelse herfor som led i den konsekvensanalyse, der ledsager disse forslag.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for opnåelse af klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

- (8) Alle økonomiske sektorer skal bidrage til at opnå de emissionsreduktioner, der er fastsat i forordning (EU) 2021/1119. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF¹ ændres derfor for at medtage søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem (EU ETS) for at sikre, at disse aktiviteter bidrager med en rimelig andel til Unionens øgede klimamål samt til målene i Parisaftalen. Det er derfor også nødvendigt at ændre Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757² for at tage hensyn til medtagelsen af søtransportaktiviteter i EU ETS.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

² 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).

- (9) For at tage hensyn til Unionens øgede klimamål samt målene i Parisaftalen bør anvendelsesområdet for forordning (EU) 2015/757 desuden ændres. Et robust overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem er en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning, effektivitetsstandard eller anden relevant foranstaltning, uanset om det anvendes på EU-plan eller globalt. Mens emissioner af kuldioxid (CO₂) udgør størstedelen af drivhusgasemissioner fra søtransport, udgør emissioner af methan (CH₄) og dinitrogenoxid (N₂O) en relevant andel af sådanne emissioner. Medtagelsen af CH₄- og N₂O-emissioner i forordning (EU) 2015/757 vil gavne den miljømæssige integritet og tilskynde til god praksis og bør finde anvendelse fra 2024. Almindelige fragtskibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, er ansvarlige for en betydelig andel af drivhusgasemissionerne fra alle almindelige fragtskibe. For at øge overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemets miljøeffektivitet, sikre lige vilkår og mindske risikoen for omgåelse bør almindelige fragtskibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, medtages i forordning (EU) 2015/757 fra 2025. Offshore-skibe udleder en relevant andel af drivhusgasemissionerne. Denne forordning bør derfor også finde anvendelse på offshore-skibe med en bruttotonnage på 400 og derover fra 2025. Kommissionen bør inden den 31. december 2024 vurdere, om yderligere skibstyper under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, bør medtages i forordning (EU) 2015/757.

- (10) Forordning (EU) 2015/757 bør ændres for at forpligte virksomheder til at rapportere aggregerede emissionsdata på selskabsniveau og indsende sådanne data til den ansvarlige administrerende myndighed og til at indsende deres verificerede overvågningsplaner til denne myndighed til godkendelse. Ved udførelsen af verifikation på selskabsniveau bør verifikatoren ikke verificere emissionsrapporterne på skibsniveau eller rapporterne på skibsniveau, der skal indsendes, såfremt et skib skifter selskab, da disse rapporter på skibsniveau allerede vil være blevet verificeret. For at sikre sammenhæng i forvaltningen og håndhævelsen bør den enhed, der er ansvarlig for at overholde forordning (EU) 2015/757, være den samme som den enhed, der er ansvarlig for at overholde direktiv 2003/87/EF.

- (11) For at sikre, at EU ETS fungerer effektivt på administrativt plan, og for at tage hensyn til medtagelsen af CH₄- og N₂O-emissioner samt medtagelsen af drivhusgasemissioner fra offshore-skibe i anvendelsesområdet for forordning (EU) 2015/757 bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår overvågningsmetoder og -regler og rapporteringsregler for emissioner, der er omfattet af forordning (EU) 2015/757, samt for alle andre relevante oplysninger, der er fastsat i nævnte forordning, reglerne for de ansvarlige administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner og ændringer hertil, reglerne for overvågning, rapportering og indsendelse af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau og reglerne for verifikation af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau og for udstedelse af verifikationsrapporter vedrørende aggregerede emissioner på selskabsniveau. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (12) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte de overvågnings-, rapporterings- og verifikationsregler, der er nødvendige for en udvidelse af EU ETS til at omfatte søtransportaktiviteter og for at sikre overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (13) Forordning (EU) 2015/757 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1
Ændringer af forordning (EU) 2015/757

I forordning (EU) 2015/757 foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

"Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF".

2) I hele forordningen, undtagen i artikel 2, artikel 5, stk. 2, og artikel 21, stk. 5, og bilag I og II erstattes udtrykket "CO₂" af "drivhusgas", og de nødvendige grammatiske ændringer foretages.

3) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Genstand

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

4) Artikel 2, stk. 1, erstattes af følgende:

"1. Denne forordning finder anvendelse på skibe på 5 000 bruttotonnage og derover for så vidt angår de drivhusgasemissioner, der udledes under deres sejlads med henblik på transport af gods eller passagerer til kommercielle formål fra sådanne skibes seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion.

- 1a. Fra den 1. januar 2025 finder denne forordning også anvendelse på almindelige fragtskibe på under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, for så vidt angår de drivhusgasemissioner, der udledes under deres sejlads med henblik på transport af gods til kommercielle formål fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion, og på offshore-skibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, for så vidt angår de drivhusgasemissioner, der udledes under deres sejlads fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion.
- 1b. Fra den 1. januar 2025 finder denne forordning anvendelse på offshore-skibe på 5 000 bruttotonnage og derover for så vidt angår de drivhusgasemissioner, der udledes under deres sejlads fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion.

1c. De drivhusgasser, der er omfattet af denne forordning, er:

- a) kuldioxid (CO₂)
- b) for så vidt angår emissioner udledt fra 2024, metan (CH₄), samt
- c) for så vidt angår emissioner udledt fra 2024, dinitrogenoxid (N₂O).

Når denne forordning henviser til de samlede aggregerede emissioner af drivhusgasser eller den samlede mængde udledt drivhusgas, forstås dette som en henvisning til de samlede aggregerede mængder af hver gas særskilt."

5) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Litra a)-d) affattes således:

- "a) "drivhusgasemissioner": skibes udledning af drivhusgasser, der er omfattet af denne forordning i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1c, første afsnit
- b) "anløbshavn": en anløbshavn som defineret i artikel 3, litra z), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF*
- c) "sejlads": enhver bevægelse af et skib, der udgår fra eller anløber en anløbshavn

d) "selskab": rederiet som defineret i artikel 3, litra w), i direktiv 2003/87/EC

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32)."

b) Litra m) affattes således:

"m) "rapporteringsperiode": perioden fra den 1. januar til den 31. december i et givet år; for sejlads, der indledes i ét år og afsluttes i et andet, indberettes de respektive data i det pågældende år".

c) Følgende litraer tilføjes:

"p) "ansvarlig administrerende myndighed": den administrerende myndighed for så vidt angår et rederi som omhandlet i artikel 3gf i direktiv 2003/87/EF

q) "aggregerede emissionsdata på selskabsniveau": summen af emissioner af de drivhusgasser, som er omfattet af direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter i overensstemmelse med bilag I til nævnte direktiv, og som skal rapporteres af et selskab i henhold til nævnte direktiv, for alle skibe, som det har været ansvarligt for i rapporteringsperioden."

6) I artikel 4 tilføjes følgende stykke:

"8. Selskaberne rapporterer de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau for de skibe, som de har ansvaret for, i en rapporteringsperiode i henhold til artikel 11a."

7) Artikel 5, stk. 2, affattes således:

"2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre bilag I og II til denne forordning for at tage hensyn til medtagelsen af CH₄- og N₂O-emissioner samt medtagelsen af drivhusgasemissioner fra offshore-skibe i denne forordnings anvendelsesområde, og ændringer af direktiv 2003/87/EF samt for at tilpasse disse bilag til de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til nævnte direktivs artikel 14, stk. 1, til relevante internationale regler og til internationale og europæiske standarder. Kommissionen tillægges også beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre bilag I og II til denne forordning for at præcisere elementerne i de overvågningsmetoder, der er fastsat deri, i lyset af den teknologiske og videnskabelige udvikling og for at sikre, at EU's emissionshandelssystem (EU ETS), der er oprettet i henhold til direktiv 2003/87/EF, fungerer effektivt.

Senest den 1. oktober 2023 vedtager Kommissionen delegerede retsakter for at tage hensyn til medtagelsen af CH₄- og N₂O-emissioner samt medtagelsen af drivhusgasemissioner fra offshore-skibe i denne forordnings anvendelsesområde, jf. dette stykkes første afsnit. Metoderne til at overvåge CH₄- and N₂O-emissioner baseres på de samme principper som metoderne til overvågning af CO₂-emissioner som fastsat i bilag I med de nødvendige justeringer for at afspejle arten af de relevante drivhusgasser. Metoderne fastsat i bilag I og reglerne fastsat i bilag II tilpasses, hvor det er relevant, de metoder og regler, der er fastsat i en forordning af Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF."

8) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3, litra b), affattes således:

"b) selskabets navn og adresse, telefonnummer og e-mailadresse på en kontaktperson og det unikke IMO-identifikationsnummer for selskabet og den registrerede ejer".

b) Stk. 5 affattes således:

"5. Selskaberne anvender standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner, og de indsender disse planer ved hjælp af automatiserede systemer og dataudvekslingsformater. Disse skabeloner, herunder de tekniske regler for ensartet anvendelse og de tekniske regler for deres automatiske indsendelse, fastlægges af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 24, stk. 2."

c) Følgende stykker tilføjes:

"6. Senest den 1. april 2024 indsender selskaberne for hvert af deres skibe, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, til den ansvarlige administrerende myndighed en overvågningsplan, som verifikatoren har vurderet er i overensstemmelse med denne forordning, og som afspejler medtagelsen af CH₄- og N₂O-emissioner i denne forordnings anvendelsesområde.

7. Uanset stk. 6 indsender selskaberne for skibe, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde første gang efter den 1. januar 2024, en overvågningsplan i overensstemmelse med kravene i denne forordning til den ansvarlige forvaltningsmyndighed uden unødigt forsinkelse og senest tre måneder efter hvert skibs første anløb af en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

8. Senest den ... [to år efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] godkender de ansvarlige administrerende myndigheder de overvågningsplaner, som selskaberne har indsendt, i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i de delegerede retsakter, som Kommissionen har vedtaget i henhold til dette stykkes tredje afsnit. For skibe, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2003/87/EF for første gang efter den 1. januar 2024, godkender den ansvarlige forvaltningsmyndighed den indsendte overvågningsplan senest fire måneder efter skibets første anløb af en havn under en medlemsstats jurisdiktion i overensstemmelse med reglerne, der er fastlagt i de delegerede retsakter, som Kommissionen har vedtaget i henhold til dette stykkes tredje afsnit.

Senest den 1. oktober 2023 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre artikel 6, 7, 8, 9 og 10 for så vidt angår reglerne i disse artikler vedrørende overvågningsplaner for at tage hensyn til medtagelsen af CH₄- og N₂O-emissioner samt medtagelsen af drivhusgasemissioner fra offshore-skibe i denne forordnings anvendelsesområde.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning vedrørende regler for de ansvarlige administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner."

9) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 4 affattes således:

"4. Ændringer af overvågningsplanen, jf. denne artikels stk. 2, litra b), c) og d), vurderes af verifikatoren i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1. Efter vurderingen underretter verifikatoren selskabet om, hvorvidt disse ændringer nu stemmer overens. Selskabet indsender sin ændrede overvågningsplan til den ansvarlige administrerende myndighed, når det har modtaget en meddelelse fra verifikatoren om, at overvågningsplanen er i overensstemmelse."

b) Følgende stykke tilføjes:

"5. Den administrerende myndighed godkender ændringer af overvågningsplanen i henhold til stk. 2, litra a)-d), i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i de delegerede retsakter, som Kommissionen har vedtaget i henhold til dette stykkes andet afsnit.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning vedrørende regler for de ansvarlige administrerende myndigheders godkendelse af ændringer i overvågningsplanerne."

10) I artikel 10, stk. 1, tilføjes følgende litra:

"k) de samlede aggregerede emissioner af drivhusgasser, som er omfattet af direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter i overensstemmelse med bilag I til nævnte direktiv, og som skal rapporteres i henhold til nævnte direktiv, sammen med de oplysninger, der er nødvendige for at begrunde anvendelsen af enhver relevant undtagelse fra nævnte direktivs artikel 12, stk. 3, jf. nævnte direktivs artikel 12, stk. 3-e – 3-b."

11) I artikel 11 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 tilføjes følgende afsnit:

"Fra 2025, senest den 31. marts hvert år, skal selskaberne, for hvert skib, som de er ansvarlige for, til den ansvarlige administrative myndighed, til myndighederne i de relevante flagstater for skibe, der fører en medlemsstats flag, og til Kommissionen indsende en emissionsrapport for hele rapporteringsperioden for det foregående år, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med artikel 13. Den ansvarlige administrerende myndighed kan kræve, at selskaberne indsender deres emissionsrapporter før den 31. marts, men ikke tidligere end den 28. februar."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Såfremt et skib skifter selskab, skal det tidligere selskab så tæt på dagen for afslutningen af ændringen som praktisk muligt og senest tre måneder derefter til myndighederne i de relevante flagstater for skibe, der fører en medlemsstats flag, til det nye selskab og til Kommissionen indsende en verificeret rapport, som omfatter de samme elementer som den i stk. 1 omhandlede emissionsrapport, men som kun omfatter den periode, hvor aktiviteterne er udført under dets ansvar."

c) Følgende stykke tilføjes:

"4. Senest den 1. oktober 2023 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at ændre artikel 11, 11a og 12 vedrørende rapporteringsreglerne, for at tage hensyn til medtagelsen af CH₄- og N₂O-emissioner samt medtagelsen af drivhusgasemissioner fra offshore-skibe i denne forordnings anvendelsesområde."

12) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 11a

Rapportering og indsendelse af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau

1. Selskaberne fastlægger de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau i en rapporteringsperiode på grundlag af dataene i emissionsrapporten og den i artikel 11, stk. 2, omhandlede rapport for hvert skib, som de var ansvarlige for i rapporteringsperioden, i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 4.
2. Fra 2025 indsender selskaber senest den 31. marts hvert år til den ansvarlige administrerende myndighed de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau, som omfatter emissionerne i rapporteringsperioden i det foregående år, der skal rapporteres i henhold til direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter, i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne artikels stk. 4, og som er verificeret i overensstemmelse med kapitel III i denne forordning.
3. Den administrerende myndighed kan kræve, at selskaberne indsender verificerede aggregerede emissionsdata på selskabsniveau som omhandlet i stk. 2, før den 31. marts, men ikke tidligere end den 28. februar.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning med reglerne for overvågning og rapportering af aggregerede data på selskabsniveau og for indsendelse af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau til den ansvarlige administrerende myndighed."

13) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

"Format for emissionsrapporten og rapportering af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau".

b) Stk. 1 affattes således:

"1. Emissionsrapporten og rapporteringen af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau indsendes ved hjælp af automatiserede systemer og dataudvekslingsformater, herunder elektroniske skabeloner."

14) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Verifikatoren vurderer, om emissionsrapporten og den i artikel 11, stk. 2, omhandlede rapport er i overensstemmelse med kravene fastlagt i artikel 8-12 og bilag I og II."

b) Følgende stykker tilføjes:

"5. Verifikatoren vurderer, om de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau er i overensstemmelse med kravene fastlagt i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 6.

Hvis verifikatoren med rimelig sikkerhed konkluderer, at de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau er fri for væsentlige ukorrekte angivelser, udsteder verifikatoren en verifikationsrapport, hvoraf det fremgår, at de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau er blevet verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 6.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning med reglerne for verifikation af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau, herunder verifikationsmetoderne og verifikationsproceduren, og udstedelse af en verifikationsrapport."

15) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2, litra d), affattes således:

"d) de beregninger, der fører til bestemmelse af de samlede drivhusgasemissioner og de samlede aggregerede emissioner af drivhusgasser, som er omfattet af direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransportaktiviteter i overensstemmelse med bilag I til nævnte direktiv, og som skal rapporteres i henhold til nævnte direktiv".

b) Følgende stykke tilføjes:

"4. Når verifikatoren overvejer verifikationen af de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau, vurderer vedkommende de rapporterede datas fuldstændighed og disse rapporterede datas konsistens med oplysningerne fra selskabet, herunder dens verificerede emissionsrapporter og de i artikel 11, stk. 2, omhandlede rapporter."

16) I artikel 15 tilføjes følgende stykke:

"6. For så vidt angår verifikationen af aggregerede emissionsdata på selskabsniveau, overholder verifikatoren og selskabet de verifikationsregler, der er fastlagt i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 13, stk. 6. Verifikatoren verificerer ikke emissionsrapporten og den i artikel 11, stk. 2, omhandlede rapport for hvert skib, som selskabet har ansvaret for."

17) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

"1. Verifikatorer, der vurderer overvågningsplanerne, emissionsrapporterne, de i denne forordnings artikel 11, stk. 2, omhandlede rapporter og de aggregerede emissionsdata på selskabsniveau og udsteder de i denne forordnings artikel 13, stk. 3 og 5, omhandlede verifikationsrapporter og de i denne forordnings artikel 17, stk. 1, omhandlede overensstemmelsesdokumenter, akkrediteres til aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008."

18) I artikel 20 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3 affattes således:

"3. For et skib, der ikke har overholdt overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvor andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har sikret overholdelse, kan den kompetente myndighed i anløbshavnens medlemsstat, efter at have givet det pågældende selskab lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, udstede en afgørelse om bortvisning, som meddeles Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), de øvrige medlemsstater og den pågældende flagstat. Som følge af udstedelsen af en sådan afgørelse om bortvisning skal enhver medlemsstat, med undtagelse af den medlemsstat, hvis flag skibet fører, nægte det pågældende skib at anløbe enhver af sine havne, indtil selskabet opfylder sine overvågnings- og rapporteringsforpligtelser i henhold til artikel 11 og 18. Hvis et sådant skib fører en medlemsstats flag eller anløber eller befinder sig i en af dens havne, skal den pågældende medlemsstat, efter at have givet det pågældende selskab lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, tilbageholde skibet, indtil selskabet opfylder sine overvågnings- og rapporteringsforpligtelser.

Hvor et skib som omhandlet i første afsnit befinder sig i en af havnene i den medlemsstat, hvis flag skibet fører, kan den pågældende medlemsstat efter at have givet det pågældende selskab lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger udstede en flagstatsafgørelse om tilbageholdelse, indtil selskabet opfylder sine overvågnings- og rapporteringsforpligtelser. Den underretter Kommissionen, EMSA og de øvrige medlemsstater herom.

Opfyldelsen af disse overvågnings- og rapporteringsforpligtelser bekræftes ved forelæggelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument for den kompetente nationale myndighed, som udstedte afgørelsen om bortvisning. Dette stykke berører ikke de internationale søfartsregler, der gælder i tilfælde af nødstedte skibe."

b) I stk. 5 tilføjes følgende afsnit:

"Muligheden for at blive undtaget i henhold til det første afsnit gælder ikke for en medlemsstat, hvis myndighed er den ansvarlige administrerende myndighed for et selskab."

19) I artikel 21 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2, litra a), affattes således:

"a) skibets identitet (navn, selskab, IMO-identifikationsnummer og registrerings- eller hjemstedshavn)".

b) Stk. 5 affattes således:

"5. Kommissionen vurderer hvert andet år den samlede indvirkning af søtransportaktiviteter på det globale klima, herunder gennem emissioner eller virkninger af andre drivhusgasser end CO₂ og af partikler med et globalt opvarmningspotentiale, der ikke er omfattet af denne forordning."

20) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 22a

Evaluering

Kommissionen evaluerer senest den 31. december 2024 denne forordning, navnlig under hensyntagen til de videre erfaringer med dens gennemførelse, bl.a. med det formål at medtage skibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, i denne forordnings anvendelsesområde med henblik på en eventuel efterfølgende medtagelse af sådanne skibe i anvendelsesområdet for direktiv 2003/87/EF eller på at foreslå andre foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra sådanne skibe. Denne evaluering ledsages, hvor det er relevant, af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af denne forordning."

21) I artikel 23 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 og 3 affattes således:

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

Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 5, artikel 11, stk. 4, artikel 11a, stk. 4, og artikel 13, stk. 6, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ... [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden].

Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af den respektive femårsperiode. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 5, stk. 2, artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 5, artikel 11, stk. 4, artikel 11a, stk. 4, artikel 13, stk. 6, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft."

b) Stk. 5 affattes således:

"5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 2, artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 5, artikel 11, stk. 4, artikel 11a, stk. 4, artikel 13, stk. 6, artikel 15, stk. 5, eller artikel 16, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Dette stykkes første afsnit, sidste punktum, finder dog ikke anvendelse på delegerede retsakter vedtaget senest den 1. oktober 2023 i henhold til artikel 5, stk. 2, andet afsnit, artikel 6, stk. 8, andet afsnit, eller artikel 11, stk. 4."

Artikel 2
Ikrafttræden og anvendelse

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

Den finder anvendelse fra ... [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden]. Artikel 1, nr. 5), litra a) og litra b), i denne forordning, for så vidt angår artikel 3, litra b), d) og m), i forordning (EU) 2015/757, finder dog anvendelse fra den 1. januar 2024.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
