Onsdagen, 19 oktober 2022

P9_TA(2022)0367

Hållbara bränslen för sjötransport (FuelEU-initiativet) ***I

Europaparlamentets ändringar antagna den 19 oktober 2022 av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)) ([1])

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

(2023/C 149/13)

Ändring 1

Förslag till förordning

Skäl 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
(1) Sjötransporter står för omkring 75 % av EU:s utrikeshandel och 31 % av EU:s interna handel sett till volym. ***Samtidigt står fartygstrafiken till och från hamnar i EES för cirka 11 % av alla koldioxidutsläpp från transporter i EU och 3–4 % av de totala koldioxidutsläppen i EU.*** 400 miljoner passagerare går ombord eller stiger i land varje år i medlemsstaternas hamnar, varav cirka 14 miljoner på kryssningsfartyg. Sjötransporter är därför en viktig del av Europas transportsystem och spelar en avgörande roll för den europeiska ekonomin. Marknaden för sjötransporter är utsatt för hård konkurrens mellan ekonomiska aktörer i unionen och utanför den, och för dessa är lika villkor absolut nödvändigt. Stabiliteten och välståndet på marknaden för sjötransporter och dess ekonomiska aktörer är beroende av en tydlig och harmoniserad politisk ram där sjötransportoperatörer, hamnar och andra aktörer inom sektorn kan verka på grundval av lika möjligheter. Om marknaden snedvrids riskerar detta att missgynna fartygsoperatörer eller hamnar jämfört med konkurrenter inom sjötransportsektorn eller inom andra transportsektorer. Detta kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för sjötransportindustrin och sämre konnektivitet för människor och företag.	(1) Sjötransporter står för omkring 75 % av EU:s utrikeshandel och 31 % av EU:s interna handel sett till volym. 400 miljoner passagerare går ombord eller stiger i land varje år i medlemsstaternas hamnar, varav cirka 14 miljoner på kryssningsfartyg. Sjötransporter är därför en viktig del av Europas transportsystem och spelar en avgörande roll för den europeiska ekonomin. Marknaden för sjötransporter är utsatt för hård konkurrens mellan ekonomiska aktörer i unionen och utanför den, och för dessa är lika villkor ***på global nivå*** absolut nödvändigt. Stabiliteten och välståndet på marknaden för sjötransporter och dess ekonomiska aktörer är beroende av en tydlig och harmoniserad politisk ram där sjötransportoperatörer, hamnar och andra aktörer inom sektorn kan verka på grundval av lika möjligheter. Om marknaden snedvrids riskerar detta att missgynna fartygsoperatörer eller hamnar jämfört med konkurrenter inom sjötransportsektorn eller inom andra transportsektorer. Detta kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för sjötransportindustrin***, färre arbetstillfällen*** och sämre konnektivitet för människor och företag.

([1]) Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A9-0233/2022).

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 2

Förslag till förordning

Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(1a) Sjöfartssektorn sysselsätter 2 miljoner européer och bidrar med 149 miljarder euro till ekonomin. För varje miljon euro som genereras inom sjöfartsindustrin genereras 1,8 miljoner euro någon annanstans i EU-ekonomin ([1a]).
	([1a]) European Community Shipowners' Associations (ECSA) rapport "The Economic Value of the EU Shipping Industry", 2020.

Ändring 3

Förslag till förordning

Skäl 1b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(1b) Sjötransporter är det miljövänligaste transportsättet, med betydligt lägre växthusgasutsläpp per ton transporterat gods jämfört med andra transportsätt ([1a]). Samtidigt står fartygstrafiken till och från hamnar i EES för cirka 11 % av alla koldioxidutsläpp från transporter i EU och 3–4 % av de totala koldioxidutsläppen i EU. Om inte ytterligare åtgärder vidtas förväntas koldioxidutsläppen från sjötransporter öka. Alla sektorer inom ekonomin måste bidra till en snabb minskning av växthusgasutsläppen till nollnettoutsläpp av växthusgaser senast 2050, vilket fastslås i förordning (EU) 2021/1119. Det är därför viktigt att unionen fastställer en ambitiös plan för en snabb ekologisk omställning av sjöfartssektorn, vilket också skulle bidra till att upprätthålla och ytterligare främja dess globala ledarskap när det gäller grön teknik, gröna tjänster och gröna lösningar samt till att ytterligare stimulera skapandet av arbetstillfällen i därtill kopplade värdekedjor samtidigt som konkurrenskraften bibehålls.
	([1a]) Europeiska miljöbyråns undersökning, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport

Ändring 4

Förslag till förordning

Skäl 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
(2) För att stärka unionens klimatåtagande enligt Parisavtalet och fastställa de åtgärder som ska vidtas för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och för att omsätta det politiska åtagandet i en rättslig skyldighet, antog kommissionen (det ändrade) förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag) ([19]) samt meddelandet Höjning av Europas klimatambitioner för ***2030*** ([20]). Detta inbegriper också målet att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030. Det behövs därför olika kompletterande politiska instrument för att ***motivera*** användningen av hållbart producerade förnybara och koldioxidsnåla bränslen, även inom sjötransportsektorn. Den nödvändiga utvecklingen och spridning av teknik måste ***ha skett redan*** 2030, så att mycket snabbare förändringar kan ske därefter.	(2) För att stärka unionens klimatåtagande enligt Parisavtalet och fastställa de åtgärder som ska vidtas för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och för att omsätta det politiska åtagandet i en rättslig skyldighet, antog kommissionen (det ändrade) förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag) ([19]) samt meddelandet Höjning av Europas klimatambitioner för ([20]). Detta inbegriper också målet att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030. Det behövs därför olika kompletterande politiska instrument för att ***främja och påskynda en storskalig produktion och*** användningen av hållbart producerade förnybara och koldioxidsnåla bränslen, även inom sjötransportsektorn***, samtidigt som principen om teknikneutralitet beaktas***. Den nödvändiga utvecklingen och spridning av teknik ***bör stödjas så snart som möjligt och*** måste ***vara igång senast*** 2030, så att mycket snabbare förändringar kan ske därefter. ***Det är också ytterst viktigt att främja innovation och stödja forskning om nya och kommande innovationer, såsom nya alternativa bränslen, ekodesign, biobaserade material, vindframdrivning och vindassisterad framdrivning.***

([19]) COM(2020)0563.
([20]) COM(2020)0562.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 5

Förslag till förordning

Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(2a) LNG kommer sannolikt att spela en övergångsroll för sjötransporter och möjliggöra en gradvis övergång till utsläppsfria alternativ, i synnerhet där det för närvarande inte finns någon ekonomiskt hållbar utsläppsfri framdrivningsteknik tillgänglig. I meddelandet om strategin för hållbar och smart mobilitet framhålls att havsgående utsläppsfria fartyg kommer att finnas på marknaden senast 2030. Omställningen av flottan bör ske gradvis på grund av fartygens långa livslängd. Drivmedel som LNG måste i allt högre grad fasas ut genom att inblandning av eller ersättning med t.ex. flytande biogas (bio-LNG) eller förnybara och koldioxidsnåla syntetiska gasformiga e-bränslen (e-gas).

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 6

Förslag till förordning

Skäl 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
(3) I samband med övergången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi är det viktigt att säkerställa en välfungerande och rättvis konkurrens på EU:s marknad för sjötransporter när det gäller marina bränslen som står för en betydande andel av fartygsoperatörernas kostnader. Skillnader i bränslekrav mellan unionens medlemsstater kan i hög grad påverka fartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. På grund av sjöfartens internationella karaktär kan fartygsoperatörer lätt bunkra i tredjeländer och transportera stora mängder bränsle. Detta kan leda till koldioxidläckage och skadliga effekter på sektorns konkurrenskraft om tillgången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen i kusthamnar inom en medlemsstats jurisdiktion inte åtföljs av krav på dessa bränslens användning som gäller för alla fartygsoperatörer som ankommer till och avgår från hamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion. I denna förordning bör det fastställas åtgärder för att säkerställa att spridningen av förnybara koldioxidsnåla bränslen på marknaden för marina bränslen sker under rättvisa konkurrensvillkor på EU:s marknad för sjötransporter.	(3) I samband med övergången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi är det viktigt att säkerställa en välfungerande och rättvis konkurrens på EU:s marknad för sjötransporter när det gäller marina bränslen som står för en betydande andel av fartygsoperatörernas kostnader – ***vanligtvis mellan 35 % och 53 % av fraktsatserna. De politiska åtgärderna måste därför vara kostnadseffektiva och syfta till att åstadkomma största möjliga utfasning av fossila bränslen till lägsta möjliga kostnad***. Skillnader i bränslekrav mellan unionens medlemsstater kan i hög grad påverka fartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. På grund av sjöfartens internationella karaktär kan fartygsoperatörer lätt bunkra i tredjeländer och transportera stora mängder bränsle***, vilket också skulle kunna bidra till att unionshamnarna förlorar konkurrenskraft gentemot icke-unionshamnar***. Detta kan leda till koldioxidläckage ***och företagsläckage*** och skadliga effekter på sektorns konkurrenskraft om tillgången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen i kusthamnar inom en medlemsstats jurisdiktion inte åtföljs av krav på dessa bränslens användning som gäller för alla fartygsoperatörer som ankommer till och avgår från hamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion. I denna förordning bör det fastställas åtgärder för att säkerställa att spridningen av förnybara ***och*** koldioxidsnåla bränslen på marknaden för marina bränslen sker under rättvisa konkurrensvillkor på EU:s marknad för sjötransporter***, så att sjöfartsoperatörerna erbjuds ett alternativ som innebär lägre kostnader för utsläppsminskningar. Tillgången till ett sådant alternativ är nödvändigt för att säkra de europeiska sjöfartsindustriernas konkurrenskraft och relevansen hos logistikvägarna som knyter samman de europeiska hamnarna och den globala handeln.***

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 7

Förslag till förordning

Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(3a) Sjöfartssektorn kännetecknas av hård internationell konkurrens. Stora skillnader i regelbördan mellan flaggstater har förvärrat användningen av oönskade metoder såsom omflaggning av fartyg. Sektorns naturliga globala karaktär understryker vikten av flaggneutralitet och ett gynnsamt regelverk, vilket är en förutsättning för att attrahera nya investeringar och skydda konkurrenskraften för de europeiska hamnarna, fartygsägarna och verksamhetsutövarna.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 8

Förslag till förordning

Skäl 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
(4) För att få effekt på all verksamhet inom sjötransportsektorn är det lämpligt att denna förordning omfattar en andel av de resor som genomförs mellan en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en hamn inom ett tredjelands jurisdiktion. Denna förordning bör således tillämpas på hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hela den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion samt den energi som används i en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion. Det faktum att en andel av den energi som ett fartyg använder vid både inkommande och utgående resor mellan unionen och tredjeländer omfattas av förordningen säkerställer förordningens effektivitet, bland annat genom att öka de positiva miljöeffekterna av en sådan ram. ***Samtidigt minskar en sådan ram*** risken för hamnanlöp i syfte att kringgå kraven i denna förordning och risken för utflyttning av omlastningsverksamhet utanför unionen. För att säkerställa en välfungerande sjötrafik och lika villkor för sjötransportoperatörer och mellan hamnar, samt för att undvika snedvridningar på den inre marknaden, bör alla resor som ankommer till eller avgår från hamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion samt fartygens vistelse i dessa hamnar omfattas av enhetliga regler i denna förordning.	(4) För att få effekt på all verksamhet inom sjötransportsektorn är det lämpligt att denna förordning omfattar en andel av de resor som genomförs mellan en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en hamn inom ett tredjelands jurisdiktion. Denna förordning bör således tillämpas på hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hela den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion samt den energi som används i en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion. Det faktum att en andel av den energi som ett fartyg använder vid både inkommande och utgående resor mellan unionen och tredjeländer omfattas av förordningen säkerställer förordningens effektivitet, bland annat genom att öka de positiva miljöeffekterna av en sådan ram. ***Ramen bör minska*** risken för hamnanlöp i syfte att kringgå kraven i denna förordning och risken för utflyttning av omlastningsverksamhet utanför unionen. För att säkerställa en välfungerande sjötrafik och lika villkor för sjötransportoperatörer och mellan hamnar, samt för att undvika snedvridningar på den inre marknaden, bör alla resor som ankommer till eller avgår från hamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion samt fartygens vistelse i dessa hamnar omfattas av enhetliga regler i denna förordning. ***Kommissionen bör inrätta ett övervakningssystem som särskilt syftar till att bedöma koldioxidläckage och företagsläckage, samt potentiellt undvikande metoder, och utarbeta en förteckning över potentiell affärsverksamhet som inte omfattas av betydande affärsverksamhet som bedrivs vid hamnanlöp som angränsar till EU. När kommissionen gör det bör den, om betydande koldioxidläckage och företagsläckage samt undvikande metoder rapporteras, föreslå åtgärder för att hantera dessa frågor.***

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 9

Förslag till förordning

Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(4a) Eftersom denna förordning kommer att medföra ytterligare överensstämmelsekostnader för sektorn bör kompensationsåtgärder vidtas för att förhindra att den totala regelbördan ökar. Kommissionen bör därför, innan denna förordning börjar tillämpas, lägga fram förslag för att avräkna de regelbördor som införs genom denna förordning, genom ändring eller upphävande av bestämmelser i andra unionsrättsakter som ger upphov till regelbördor för sjöfartssektorn.

Ändring 10

Förslag till förordning

Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(4b) I syfte att säkerställa den nödvändiga graden av rättslig säkerhet och investeringssäkerhet bör denna förordning vara nära anpassad till och förenlig med förordning XXXX-XXX (förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen), direktiv 2003/87/EG (EU:s utsläppshandelssystem), direktiv XXXX-XXX (direktivet om förnybar energi) och direktiv 2003/96/EG (energiskattedirektivet). En sådan anpassning bör leda till en sammanhängande rättslig ram för sjöfartssektorn som bidrar till att avsevärt öka produktionen av hållbara alternativa bränslen, säkerställer utbyggnaden av nödvändig infrastruktur och främjar användningen av dessa bränslen i en stadigt ökande andel fartyg. För att säkerställa övergripande samstämmighet med unionens mål på områdena klimat, konkurrenskraft och ”hållbar ekonomisk tillväxt” bör dessa rättsakters övergripande, kombinerade och kumulativa klimateffekter och ekonomiska konsekvenser utvärderas på ett utförligt och kontinuerligt sätt.

Ändring 11

Förslag till förordning

Skäl 4c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(4c) Hamnarnas skyldighet att tillhandahålla landströmsförsörjning bör kompletteras med motsvarande skyldighet för fartygen att ansluta till den laddningsinfrastruktur som är utformad för att leverera denna strömförsörjning när de ligger i hamn i syfte att säkerställa användning av infrastrukturen och undvika risken för strandade tillgångar. Vidare bör åtgärder vidtas i syfte att minska kostnaderna kopplade till laddning på land genom att el som tillhandahålls fartyg i hamnar permanent undantas från beskattning genom ändringar av direktiv XXXX-XXX (energiskattedirektivet).

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 12

Förslag till förordning

Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(5a) Med tanke på de ökade transportkostnaderna för fartyg som inte uppfyller kraven i denna förordning bör man ta itu med risken för undvikande beteende och kringgående av bestämmelserna i denna förordning, särskilt när det gäller segmentet för linjesjötransport i containrar. Att göra hamnanlöp i hamnar i unionens närhet i syfte att begränsa kostnaderna för efterlevnad av denna förordning skulle inte bara minska de förväntade miljöfördelarna och avsevärt underminera målen med denna förordning, utan skulle även kunna leda till ytterligare utsläpp på grund av den extra sträcka som tillryggaläggs för att undvika tillämpning av denna förordning. Det är därför lämpligt att från begreppet anlöpshamn utesluta vissa uppehåll i hamnar utanför unionen. Detta undantag bör riktas mot hamnar i unionens närhet där risken för undvikande är störst. En gräns på 300 sjömil utgör ett proportionerligt svar på denna risk och balanserar den ytterligare bördan och risken för undvikande. Dessutom bör undantaget från begreppet anlöpshamn endast avse containerfartyg och hamnar vars huvudsakliga verksamhet är omlastning av containrar. Vid sådana transporter består risken för undvikande också i att man som hamnnav väljer hamnar utanför unionen, vilket förvärrar effekterna av undvikandet. Av denna anledning och i avsaknad av ett obligatoriskt IMO-system för användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för internationella resor på global nivå med en ambitionsnivå som motsvarar de krav som fastställs i denna förordning, bör uppehåll av containerfartyg i en angränsande containeromlastningshamn inte betraktas som uppehåll i anlöpshamnar i den mening som avses i denna förordning. För att säkerställa att åtgärden står i proportion till de mål som eftersträvas och leder till likabehandling bör åtgärder i tredjeländer som har en effekt som är likvärdig med denna förordning beaktas.

Ändring 13

Förslag till förordning

Skäl 5b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(5b) I syfte att ta hänsyn till öregionernas särskilda situation, i enlighet med artikel 174 i fördraget, och behovet av att bevara öars och perifera regioners förbindelser med unionens centrala regioner, bör tillfälliga undantag tillåtas för resor som görs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom samma medlemsstats jurisdiktion på en ö med färre än 100 000 fast bosatta.

Ändring 14

Förslag till förordning

Skäl 5c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(5c) Med tanke på de särskilda förutsättningarna i unionens yttersta randområden, i synnerhet deras avsides läge och ökaraktär, och de begränsningar som de berörs av, bör särskild hänsyn tas till att bevara deras tillgänglighet och möjligheten att effektivt ansluta sig till dem via sjötransport. Därför bör endast hälften av den energi som används under resor som avgår från eller ankommer till en anlöpshamn i ett yttersta randområde inkluderas i denna förordnings tillämpningsområde. Av samma skäl bör tillfälliga undantag tillåtas för resor mellan en anlöpshamn i ett av de yttersta randområdena och en annan anlöpshamn i ett av de yttersta randområdena, och för den energi som används under vistelsen i anlöpshamnarna i de berörda yttersta randområdena.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 15

Förslag till förordning

Skäl 5d (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(5d) För att säkerställa lika villkor för fartyg, inbegripet de fartyg som konstrueras för att användas på vatten som täcks av is på sin väg till, från eller mellan hamnar i medlemsstaterna, bör specifik information om ett fartygs isklass och dess framförande genom is beaktas vid beräkningen av minskningen av växthusgasutsläpp på fartygsbasis samt de data som övervakas och rapporteras på grundval av förordning (EU) 2015/757.

Ändring 16

Förslag till förordning

Skäl 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
(6) Den person eller organisation som ansvarar för efterlevnaden av denna förordning bör vara rederiet, definierat som 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 och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla de skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening. Denna definition bygger på definitionen av företag i artikel 3 d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 ([21]) och är i linje med det globala system för insamling av uppgifter som inrättades 2016 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). I enlighet med principen att förorenaren betalar kan rederiet, genom ett avtal, hålla den enhet som är direkt ansvarig för de beslut som påverkar växthusgasintensiteten i den energi som används av fartyget ansvarig för efterlevnadskostnaderna enligt denna förordning. Denna enhet är normalt den enhet som ansvarar för val av bränsle, rutt och hastighet för fartyget.	*(Berör inte den svenska versionen.)*

([21]) 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).

Ändring 17

Förslag till förordning

Skäl 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
(7) För att begränsa den administrativa bördan, särskilt för mindre operatörer, bör denna förordning inte tillämpas på primitivt konstruerade träfartyg ***eller fartyg som inte har mekanisk framdrivning*** utan fokusera på fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 ton. Även om sistnämnda fartyg endast står för omkring 55 % av alla fartyg som anlöper hamnar som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757, står de för 90 % av koldioxidutsläppen från sjöfartssektorn.	(7) För att begränsa den administrativa bördan, särskilt för mindre operatörer, bör denna förordning inte tillämpas på primitivt konstruerade träfartyg utan fokusera på fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 ton. Även om sistnämnda fartyg endast står för omkring 55 % av alla fartyg som anlöper hamnar som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757, står de för 90 % av koldioxidutsläppen från sjöfartssektorn.

Ändring 18

Förslag till förordning

Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(7a) För att säkerställa denna förordnings fortsatta ändamålsenlighet bör kommissionen övervaka dess tillämpning och genomföra konsekvensbedömningar avseende tröskelvärdet för bruttodräktighet och de fartygstyper som omfattas av förordningen. Kommissionen bör särskilt ta ställning till huruvida det finns betydande skäl att låta mindre fartyg och ytterligare fartygstyper ingå i denna förordnings tillämpningsområde. Kommissionen bör särskilt ta hänsyn till överväganden såsom tillgången till relevanta uppgifter, potentiella minskningar av växthusgasutsläppen och effektiviteten av en utvidgning av tillämpningsområdet när det gäller klimatpåverkan, den administrativa bördans omfattning samt de ekonomiska och sociala konsekvenserna av detta.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 19

Förslag till förordning

Skäl 9

Kommissionens förslag	*Ändring*
(9) Även om instrument som t.ex. koldioxidprissättning eller mål för verksamhetens koldioxidintensitet främjar förbättringar av energieffektiviteten är de inte lämpliga för att åstadkomma en betydande övergång till förnybara och koldioxidsnåla bränslen på kort och medellång sikt. Det behövs därför en särskild regleringsstrategi för användning av förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen och ersättningskällor för energi, såsom vindkraft eller el.	(9) Även om instrument som t.ex. koldioxidprissättning eller mål för verksamhetens koldioxidintensitet främjar förbättringar av energieffektiviteten är de inte lämpliga för att åstadkomma en betydande övergång till förnybara och koldioxidsnåla bränslen på kort och medellång sikt. Det behövs därför en särskild regleringsstrategi för användning av förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen och ersättningskällor för energi, såsom vindkraft eller el. ***Denna strategi bör genomföras på ett målinriktat, teknikneutralt och kostnadseffektivt sätt.***

Ändring 20

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag	*Ändring*
(10) Politiska åtgärder för att stimulera efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen bör vara målbaserade och respektera principen om teknikneutralitet. Det bör därför fastställas gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av fartyg, utan att det föreskrivs att något visst bränsle eller en viss teknik ska användas.	(10) Politiska åtgärder för att stimulera efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen bör vara målbaserade och respektera principen om teknikneutralitet. Det bör därför fastställas ***ambitiösa*** gränsvärden***, i linje med målen i Parisavtalet,*** för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av fartyg, utan att det föreskrivs att något visst bränsle eller en viss teknik ska användas.

Ändring 21

Förslag till förordning

Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(10a) En särskild havsfond bör inrättas så att intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter för sjöfart inom utsläppshandelssystemet kanaliseras tillbaka till sjöfartssektorn. Medel som tillhandahålls inom ramen för fonden för sjöfartens omställning bör användas för att stödja projekt och investeringar som rör förbättring av fartygs och hamnars energieffektivitet, innovativ teknik och infrastruktur för minskade koldioxidutsläpp inom sjöfarten, produktion och användning av hållbara alternativa bränslen och utveckling av utsläppsfri framdrivningsteknik.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 22

Förslag till förordning

Skäl 11

Kommissionens förslag	*Ändring*
(11) Man bör främja utveckling och spridning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad, innovation och tillväxt för att tillgodose framtida behov. Detta kommer att stödja skapandet av innovativa och konkurrenskraftiga bränslemarknader och säkerställa tillräcklig tillgång till hållbara marina bränslen på kort och lång sikt för att bidra till ambitionerna att minska koldioxidutsläppen från unionens transporter, samtidigt som unionens insatser för en hög miljöskyddsnivå stärks. Därför bör hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i delarna A och B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 samt syntetiska marina bränslen omfattas av bestämmelserna. I synnerhet är hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 avgörande, eftersom de för närvarande utgör den mest kommersiellt mogna tekniken för att minska koldioxidutsläppen från sjötransporter redan på kort sikt.	(11) Man bör främja utveckling och spridning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen ***och framdrivningstekniker*** med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad, innovation och tillväxt för att tillgodose framtida behov. Detta kommer att stödja skapandet av innovativa och konkurrenskraftiga bränslemarknader och säkerställa tillräcklig tillgång till hållbara marina bränslen på kort och lång sikt för att bidra till ambitionerna att minska koldioxidutsläppen från unionens transporter, samtidigt som unionens insatser för en hög miljöskyddsnivå stärks. Därför bör hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i delarna A och B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 samt syntetiska marina bränslen omfattas av bestämmelserna. I synnerhet är hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 avgörande, eftersom de för närvarande utgör den mest kommersiellt mogna tekniken för att minska koldioxidutsläppen från sjötransporter redan på kort sikt.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 23

Förslag till förordning

Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(11a) För att uppmuntra tidig marknadsutveckling och spridning av de mest hållbara och innovativa bränsletekni-kerna med tillväxtpotential för att tillgodose framtida behov krävs ett särskilt incitament för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Denna typ av bränslen har stor potential att kunna bidra till införandet av förnybar energi i den marina bunker-bränslemixen. Med tanke på de betydligt högre produk-tionskostnaderna kopplade till förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung på kort och medellång sikt är det viktigt att säkerställa en efterfrågan som stöder investeringar i denna typ av bränslen. Genom denna förordning införs en kombination av åtgärder för att säkerställa stöd till användningen av hållbara förny-bara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Dessa omfattar a) en multiplikator fram till 2035 för att belöna företag som väljer dessa bränslen trots det relativt höga priset, och b) en fastställd minimiandel förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung i bräns-leenergimixen från och med 2030. I syfte att underlätta efterlevnaden av minimiandelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung bör flexibilitetsåtgärderna enligt artiklarna 17 och 18 i denna förordning till-lämpas. Företag kan genom avtal hålla bränsleleveran-törerna ansvariga för efterlevnadskostnaderna enligt denna förordning i de fall då de förnybara bränslena av icke-biologiskt ursprung inte levererats enligt överens-komna villkor.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 24

Förslag till förordning

Skäl 13

Kommissionens förslag	*Ändring*
(13) Detta tillvägagångssätt måste dock vara mer rigoröst inom sjöfartssektorn. I dagsläget är efterfrågan på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen som baseras på livsmedels- och fodergrödor obetydlig inom sjöfartssektorn, eftersom mer än 99 % av de marina bränslen som för närvarande används är fossila. Därför minimerar det faktum att biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor inte omfattas av denna förordning också risken att bromsa utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn, vilket annars skulle kunna bli följden om användningen av grödobaserade biodrivmedel flyttas från vägtransporter till sjöfartssektorn. Det är viktigt att minimera en sådan omställning, eftersom vägtransporter för närvarande fortfarande är den överlägset mest förorenande transportsektorn och sjötransporterna just nu huvudsakligen använder fossila bränslen. Det är därför lämpligt att undvika att skapa en potentiellt stor efterfrågan på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor genom att främja deras användning genom denna förordning. De ytterligare utsläpp av växthusgaser och förlust av biologisk mångfald som orsakas av alla typer av bränslen baserade på foder- och livsmedelsgrödor kräver därför att dessa bränslen anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan.	*(Berör inte den svenska versionen.)*

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 25

Förslag till förordning

Skäl 14

Kommissionens förslag	*Ändring*
(14) De långa ledtiderna ***för*** utveckling och spridning av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter kräver snabba åtgärder och inrättande av ett tydligt och förutsägbart regelverk på lång sikt som underlättar planering och investeringar från alla berörda parter. Ett tydligt och stabilt regelverk på lång sikt kommer att underlätta utvecklingen och spridningen av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter och uppmuntra till investeringar från berörda parter. Ett sådant regelverk bör fastställa gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av fartyg fram till 2050. Dessa gränsvärden bör med tiden bli mer ambitiösa för att återspegla den förväntade tekniska utvecklingen och den ökade produktionen av marina förnybara och koldioxidsnåla bränslen.	(14) De långa ledtiderna ***kopplade till*** utveckling och spridning av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter***, liksom fartygens långa genomsnittliga livslängd, som vanligtvis sträcker sig mellan 25 och 30 år,*** kräver snabba åtgärder och inrättande av ett tydligt och förutsägbart regelverk på lång sikt som underlättar planering och investeringar från alla berörda parter. Ett tydligt och stabilt regelverk på lång sikt kommer att underlätta utvecklingen och spridningen av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter och uppmuntra till investeringar från berörda parter. Ett sådant regelverk bör fastställa gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av fartyg***, både till sjöss och i hamn,*** fram till 2050. Dessa gränsvärden bör med tiden bli mer ambitiösa för att återspegla den förväntade tekniska utvecklingen och den ökade produktionen av marina förnybara och koldioxidsnåla bränslen. ***För att säkerställa rättssäkerhet och ge sektorn tillräckligt med tid att planera och förbereda sig för situationen på lång sikt, samt för att undvika risken för strandade tillgångar, bör framtida förslag om ändring av denna förordning begränsas i omfattning och avsevärda ändringar av kraven bör undvikas.***

Ändring 26

Förslag till förordning

Skäl 15

Kommissionens förslag	*Ändring*
(15) Denna förordning bör fastställa den metod och formel som bör tillämpas för att beräkna den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg. Denna formel bör baseras på den bränsleförbrukning som rapporterats av fartyg och beakta de relevanta emissionsfaktorerna för dessa bränslen. Användningen av ersättningskällor för energi, såsom ***vindkraft*** eller el, bör också återspeglas i metoden.	(15) Denna förordning bör fastställa den metod och formel som bör tillämpas för att beräkna den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg. Denna formel bör baseras på den bränsleförbrukning som rapporterats av fartyg och beakta de relevanta emissionsfaktorerna för dessa bränslen. Användningen av ersättningskällor för energi, såsom ***vind- eller solkraft som genereras ombord*** eller el ***som levereras i hamn***, bör också återspeglas i metoden.

Ändring 27

Förslag till förordning

Skäl 16

Kommissionens förslag	*Ändring*
(16) För att ge en mer fullständig bild av de olika energikällornas miljöprestanda bör bränslenas växthusgasprestanda bedömas från källa till kölvatten (well-to-wake), med beaktande av effekterna av energins produktion, transport, distribution och användning ombord. Syftet är att skapa incitament för teknik och produktionskedjor som ger ett lägre växthusgasavtryck och verkliga fördelar jämfört med befintliga konventionella bränslen.	(16) För att ge en mer fullständig bild av de olika energikällornas miljöprestanda bör bränslenas växthusgasprestanda bedömas från källa till kölvatten (well-to-wake), med beaktande av effekterna av energins produktion, transport, distribution och användning ombord***, med beaktande av fotavtrycken från de olika stadierna i bränslets livscykel***. Syftet är att skapa incitament för teknik och produktionskedjor som ger ett lägre växthusgasavtryck och verkliga fördelar jämfört med befintliga konventionella bränslen.

Ändring 28

Förslag till förordning

Skäl 17

Kommissionens förslag	*Ändring*
(17) Prestanda från källa till kölvatten (well-to-wake) för ***förnybara och koldioxidsnåla*** marina bränslen bör fastställas med hjälp av normalvärden för emissionsfaktorer eller faktiska och certifierade emissionsfaktorer som omfattar utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake). ***Prestanda för fossila bränslen bör dock endast bedömas med hjälp av normalvärden för utsläppsfaktorer i enlighet med denna förordning.***	(17) Prestanda från källa till kölvatten (well-to-wake) för marina bränslen bör fastställas med hjälp av normalvärden för emissionsfaktorer eller faktiska och certifierade emissionsfaktorer som omfattar utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake).

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 29

Förslag till förordning

Skäl 21

Kommissionens förslag	*Ändring*
(21) Användningen av landströmsförsörjning minskar luftföroreningarna från fartyg och minskar utsläppen av växthusgaser från sjötransporter. Landströmsförsörjning innebär en allt renare energiförsörjning för fartyg i hamn, med tanke på den ökande andelen förnybar energi i EU:s elmix. Medan endast tillhandahållande av anslutningspunkter för landströmsförsörjning omfattas av direktiv 2014/94/EU (direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen) har efterfrågan på och, som ett resultat av detta, användningen av denna teknik varit fortsatt begränsad. ***Därför*** bör särskilda regler fastställas med krav på att de mest förorenande fartygen använder landströmsförsörjning.	(21) Användningen av landströmsförsörjning minskar luftföroreningarna från fartyg ***i hamn*** och minskar utsläppen av växthusgaser från sjötransporter ***i hamn***. Landströmsförsörjning innebär en allt renare energiförsörjning för fartyg i hamn, med tanke på den ökande andelen förnybar energi ***och fossilfria energikällor*** i EU:s elmix. Medan endast tillhandahållande av anslutningspunkter för landströmsförsörjning omfattas av direktiv 2014/94/EU (direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen) har efterfrågan på och, som ett resultat av detta, användningen av denna teknik varit fortsatt begränsad. ***För att säkerställa att luftföroreningarna i hamn minskar och att infrastrukturen för landströmsförsörjning är ekonomiskt bärkraftig och ger avkastning på investeringar*** bör särskilda regler fastställas med krav på att de mest förorenande fartygen använder landströmsförsörjning ***i situationer då sådan användning effektivt skulle minska utsläppen till en rimlig kostnad***.

Ändring 30

Förslag till förordning

Skäl 22

Kommissionens förslag	*Ändring*
(22) Utöver landströmsförsörjning skulle ***andra tekniska lösningar*** kunna erbjuda likvärdiga miljöfördelar i hamnar. När det kan påvisas att användningen av en alternativ teknisk lösning är likvärdig med användningen av landströmsförsörjning bör fartyget undantas från kravet på användning av landströmsförsörjning.	(22) Utöver landströmsförsörjning skulle ***annan utsläppsfri teknik*** kunna erbjuda likvärdiga miljöfördelar i hamnar. När det kan påvisas att användningen av en alternativ teknisk lösning är likvärdig med användningen av landströmsförsörjning***, i fråga om luftföroreningar och minskade växthusgasutsläpp,*** bör fartyget undantas från kravet på användning av landströmsförsörjning.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 31

Förslag till förordning

Skäl 23

Kommissionens förslag	*Ändring*
(23) Undantag från kravet på användning av landströmsförsörjning bör också kunna ges av ett antal objektiva skäl, certifierade av hamnledningen ***och*** begränsade till oplanerade hamnanlöp som görs av säkerhetsskäl eller för att rädda liv till sjöss, för kortare vistelser i hamn på mindre än två timmar eftersom detta är den minimitid som krävs för anslutning, och för användning av energigenerering ombord i nödsituationer.	(23) Undantag från kravet på användning av landströmsförsörjning bör också kunna ges av ett antal objektiva skäl, certifierade av hamnledningen***, terminaloperatören eller den behöriga myndigheten, beroende på styrmodellen för hamnar i de olika medlemsstaterna. Dessa undantag bör vara*** begränsade till oplanerade hamnanlöp som görs av säkerhetsskäl eller för att rädda liv till sjöss, för kortare vistelser i hamn på mindre än två timmar eftersom detta är den minimitid som krävs för anslutning, och för användning av energigenerering ombord i nödsituationer. ***Om det är omöjligt att tillhandahålla tillräckligt med landström på grund av svag kapacitet inom det lokala nät som är anslutet till hamnen ska detta inte betraktas som underlåtenhet att uppfylla kraven i denna förordning från vare sig hamnens, fartygsägarens eller fartygsoperatörens sida, förutsatt att nätförvaltaren vederbörligen styrker den otillräckliga lokala nätkapaciteten för kontrollörerna.***

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 32

Förslag till förordning

Skäl 24

Kommissionens förslag	*Ändring*
(24) Undantag i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller inkompatibel bör begränsas efter det att fartyg och hamnoperatörer har haft tillräckligt med tid för att göra de nödvändiga investeringarna. Detta i syfte att ge nödvändiga incitament för sådana investeringar och undvika illojal konkurrens. Från och med 2035 bör fartygsoperatörer noggrant planera sina ***hamnanlöp*** för att se till att de kan genomföra sin verksamhet utan att släppa ut luftföroreningar och växthusgaser i hamn och äventyra miljön i kustområden och hamnstäder. Ett begränsat antal undantag i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller inkompatibel bör bibehållas för att ge möjlighet till tillfälliga ändringar i sista minuten av planerade hamnanlöp och anlöp i hamnar med inkompatibel utrustning.	(24) Undantag i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller inkompatibel bör begränsas efter det att fartyg och hamnoperatörer har haft tillräckligt med tid för att göra de nödvändiga investeringarna. Detta i syfte att ge nödvändiga incitament för sådana investeringar och undvika illojal konkurrens. ***För att säkerställa full driftskompatibilitet bör hamnar utrusta sina kajplatser, och fartygsägare sina fartyg, med kraftanläggningar som uppfyller tillämpliga standarder.*** Från och med 2035 bör fartygsoperatörer noggrant planera sina ***anlöp till TEN-T-hamnar som omfattas av förordning XXXX-XXX (förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen)*** för att se till att de kan genomföra sin verksamhet utan att släppa ut luftföroreningar och växthusgaser i hamn och äventyra miljön i kustområden och hamnstäder. Ett begränsat antal undantag i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller inkompatibel bör bibehållas för att ge möjlighet till tillfälliga ändringar i sista minuten av planerade hamnanlöp och anlöp i hamnar med inkompatibel utrustning. ***För att begränsa risken för strandade tillgångar, inkompatibel infrastruktur för landströmsförsörjning ombord och i hamn samt obalans mellan tillgång och efterfrågan på alternativa bränslen bör det ofta anordnas samrådsmöten mellan berörda parter för att diskutera och fatta beslut om krav och framtidsplaner.***

Ändring 33

Förslag till förordning

Skäl 24a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(24a) De mål för tillhandahållande av landströmsförsörjning som fastställs i förordning XXXX-XXX (förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen) tar hänsyn till de typer av fartyg som försörjs och de respektive trafikvolymerna i kusthamnarna. Kravet på att fartyg ska ansluta till landströmsförsörjning när de ligger i hamn bör inte gälla för fartyg som anlöper hamnar som inte omfattas av kraven om landströmsförsörjning enligt den förordningen, såvida inte hamnen har installerat och tillgängliggjort landströmsförsörjning vid den berörda kajplatsen. Om ett fartyg anlöper en hamn utanför TEN-T där landströmsförsörjning är tillgänglig bör det fartyget anslutas till landströmsförsörjning när det ligger i hamn.

Ändring 34

Förslag till förordning

Skäl 24b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(24b) Även om landströmsförsörjning är ett viktigt verktyg för att minska lokala utsläpp av luftföroreningar beror dess potential att minska växthusgasutsläppen helt på den energimix som levereras genom kablarna. För att uppnå landströmsförsörjningens fulla klimat-och miljöpotential bör medlemsstaterna förstärka elnätens kapacitet och konnektivitet och fortsätta att göra sina energimixer mindre växthusgasintensiva, så att de förser hamnarna med överkomlig, planerbar och fossilfri el.

Ändring 35

Förslag till förordning

Skäl 24c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(24c) Vid genomförandet av denna förordning bör vederbörlig hänsyn tas till olika styrmodeller för hamnar runt om i unionen, särskilt när det gäller ansvaret för att utfärda intyg om att undanta ett fartyg från skyldigheten att ansluta till landströmsförsörjning.

Ändring 36

Förslag till förordning

Skäl 24d (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(24d) Samordning mellan hamnar och fartygsoperatörer är avgörande för att säkerställa smidiga förfaranden för landströmsanslutning i hamnar. Fartygsoperatörer bör informera de hamnar som de anlöper om sin avsikt att ansluta till landström och uppge sitt elbehov under anlöpet, särskilt om det överskrider det uppskattade behovet för denna fartygskategori.

Ändring 37

Förslag till förordning

Skäl 25

Kommissionens förslag	*Ändring*
(25) Ett robust övervaknings-, rapporterings- och verifieringssystem bör inrättas genom denna förordning för att spåra efterlevnaden av dess bestämmelser. Ett sådant system bör tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fartyg och kräva verifiering som utförs av tredje part för att säkerställa att de uppgifter som lämnas i systemet är korrekta. För att underlätta att denna förordnings mål uppnås bör alla uppgifter som redan rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2015/757 vid behov användas för att kontrollera efterlevnaden av denna förordning. Syftet är att begränsa den administrativa bördan för företag, kontrollörer och sjöfartsmyndigheter.	(25) Ett robust ***och transparent*** övervaknings-, rapporterings- och verifieringssystem bör inrättas genom denna förordning för att spåra efterlevnaden av dess bestämmelser. Ett sådant system bör tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fartyg och kräva verifiering som utförs av tredje part för att säkerställa att de uppgifter som lämnas i systemet är korrekta. För att underlätta att denna förordnings mål uppnås bör alla uppgifter som redan rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2015/757 vid behov användas för att kontrollera efterlevnaden av denna förordning. Syftet är att begränsa den administrativa bördan för företag, kontrollörer och sjöfartsmyndigheter.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 38

Förslag till förordning

Skäl 26

Kommissionens förslag	*Ändring*
(26) Företagen bör ansvara för att övervaka och rapportera mängden och typen av energi som används ombord av fartyg till sjöss och i hamn samt annan relevant information, såsom information om typen av motor ombord ***eller förekomsten av*** vindbaserad teknik ***som stöd***. Syftet är att visa att de gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg och som fastställs i denna förordning efterlevs. För att göra det lättare att uppfylla dessa övervaknings- och rapporteringsskyldigheter samt verifieringsprocessen för kontrollörerna, i likhet med förordning (EU) 2015/757, bör företagen dokumentera den planerade övervakningsmetoden och lämna ytterligare uppgifter om tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning i en övervakningsplan. Övervakningsplanen, och eventuella senare ändringar av den, bör lämnas in till kontrollören.	(26) Företagen bör ansvara för att övervaka och rapportera mängden och typen av energi som används ombord av fartyg till sjöss och i hamn samt annan relevant information, såsom information om typen av motor ombord ***och de tekniska specifikationerna för*** vindbaserad teknik ***eller någon annan alternativ energikälla ombord***. Syftet är att visa att de gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg och som fastställs i denna förordning efterlevs. För att göra det lättare att uppfylla dessa övervaknings- och rapporteringsskyldigheter samt verifieringsprocessen för kontrollörerna, i likhet med förordning (EU) 2015/757, bör företagen dokumentera den planerade övervakningsmetoden och lämna ytterligare uppgifter om tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning i en övervakningsplan. Övervakningsplanen, och eventuella senare ändringar av den, bör lämnas in till kontrollören.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 39

Förslag till förordning

Skäl 27

Kommissionens förslag	*Ändring*
(27) Certifiering av bränslen är avgörande för att uppnå målen i denna förordning och garantera miljöintegriteten hos de förnybara och koldioxidsnåla bränslen som förväntas användas inom sjöfartssektorn. Sådan certifiering bör ske genom ett öppet och icke-diskriminerande förfarande. För att underlätta certifiering och begränsa den administrativa bördan bör certifieringen av biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen bygga på de regler som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001. Denna certifieringsmetod bör också tillämpas på bränslen som bunkras utanför unionen, vilka bör betraktas som importerade bränslen, på ett liknande sätt som i direktiv 2018/2001/EU. När företag avser att avvika från de normalvärden som föreskrivs i det direktivet eller i detta nya regelverk bör detta endast göras när värdena kan certifieras genom ett av de frivilliga system som erkänns enligt direktiv (EU) 2018/2001 (för värden från källa till tank) eller genom ***laboratorietester eller*** direkta utsläppsmätningar (från tank till kölvatten).	(27) ***Robust*** certifiering ***och övervakning*** av bränslen är avgörande för att uppnå målen i denna förordning och garantera miljöintegriteten hos de förnybara och koldioxidsnåla bränslen som förväntas användas inom sjöfartssektorn. Sådan certifiering bör ske genom ett öppet och icke-diskriminerande förfarande. För att underlätta certifiering och begränsa den administrativa bördan bör certifieringen av biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen bygga på de regler som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001. Denna certifieringsmetod bör också tillämpas på bränslen som bunkras utanför unionen, vilka bör betraktas som importerade bränslen, på ett liknande sätt som i direktiv (EU) 2018/2001. När företag avser att avvika från de normalvärden som föreskrivs i det direktivet eller i detta nya regelverk bör detta endast göras när värdena kan certifieras genom ett av de frivilliga system som erkänns enligt direktiv (EU) 2018/2001 (för värden från källa till tank) eller genom direkta utsläppsmätningar (från tank till kölvatten).

Ändring 40

Förslag till förordning

Skäl 27a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(27a) Att informationen om bränslenas egenskaper är tillförlitlig och korrekt är avgörande för att denna förordning ska kunna verkställas. Bränsleleverantörer som har befunnits lämna vilseledande eller felaktig information om växthusgasintensiteten i de bränslen de levererar bör betala en straffavgift. Bränsleleverantörer som upprepade gånger har lämnat falsk eller vilseledande information bör svartlistas från de certifieringssystem som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001 (direktivet om förnybar energi). I sådana fall bör alla bränslen som bunkrats från deras anläggningar anses ha samma emissionsfaktor som det minst gynnsamma fossila bränslet.

Ändring 41

Förslag till förordning

Skäl 28

Kommissionens förslag	*Ändring*
(28) Verifiering som utförs av ackrediterade kontrollörer bör säkerställa att företagens övervakning och rapportering är korrekt och fullständig och att denna förordning efterlevs. För att säkerställa opartiskhet bör kontrollörerna vara oberoende och behöriga rättsliga enheter bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ([24]).	(28) Verifiering som utförs av ackrediterade kontrollörer bör säkerställa att företagens övervakning och rapportering är korrekt och fullständig och att denna förordning efterlevs. För att säkerställa opartiskhet ***och effektivitet*** bör kontrollörerna vara oberoende och behöriga rättsliga enheter bör ackrediteras ***och övervakas*** av nationella ackrediteringsorgan som inrättas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ([24]).
([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).	([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

Ändring 42

Förslag till förordning

Skäl 31a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(31a) Företag och bränsleleverantörer skulle på avtalsbasis kunna enas om ömsesidiga åtaganden om att producera, leverera och köpa förutbestämda mängder av vissa bränslen. Sådana avtalsarrangemang bör också fastställa ansvarsförhållandena och villkoren för ekonomisk ersättning för de fall då bränslena inte tillhandahållits enligt överenskommelse.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 43

Förslag till förordning

Skäl 36

Kommissionens förslag	*Ändring*
(36) Den straffavgift som åläggs för varje regelvidrigt hamnanlöp bör stå i proportion till kostnaden för att använda elen och vara på en sådan nivå att det avskräcker från att använda mer förorenande energikällor. Straffavgiften bör baseras på den effekt som installerats ombord på fartyget, uttryckt i megawatt, multiplicerad med en fast straffavgift i euro per timme som fartyget uppehåller sig i hamn. Eftersom det saknas exakta uppgifter om kostnaden för att tillhandahålla landströmsförsörjning i unionen bör denna tariff baseras på det genomsnittliga elpriset i EU för företagskunder multiplicerat med en faktor 2 för att ta hänsyn till andra avgifter i samband med tillhandahållandet av tjänsten, inbegripet bland annat anslutningskostnader och påslag för återvinning av investeringar.	(36) Den straffavgift som åläggs för varje regelvidrigt hamnanlöp bör stå i proportion till kostnaden för att använda elen och vara på en sådan nivå att det avskräcker från att använda mer förorenande energikällor. Straffavgiften bör baseras på den effekt som installerats ombord på fartyget, uttryckt i megawatt, multiplicerad med en fast straffavgift i euro per timme som fartyget uppehåller sig i hamn. Eftersom det saknas exakta uppgifter om kostnaden för att tillhandahålla landströmsförsörjning i unionen bör denna tariff baseras på det ***mest aktuella*** genomsnittliga elpriset i EU för företagskunder multiplicerat med en faktor 2 för att ta hänsyn till andra avgifter i samband med tillhandahållandet av tjänsten, inbegripet bland annat anslutningskostnader och påslag för återvinning av investeringar.

Ändring 44

Förslag till förordning

Skäl 37

Kommissionens förslag	*Ändring*
(37) Inkomsterna från betalningarna av straffavgifter bör användas för att främja ***distributionen*** och ***användningen*** av ***förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn*** och ***hjälpa sjöfartsoperatörer att uppfylla sina klimat- och miljömål***. Inkomsterna från dessa straffavgifter bör allokeras till den ***innovationsfond*** som avses i artikel ***10a.8*** i direktiv 2003/87/EG.	(37) Inkomsterna från betalningarna av straffavgifter bör ***öronmärkas för sjöfartssektorn och*** användas för att främja ***utfasningen av fossila bränslen, inbegripet stöd till utveckling, produktion*** och ***användning*** av ***alternativa bränslen, infrastruktur för alternativa bränslen*** och ***infrastruktur för landströmsförsörjning samt ny innovativ teknik***. Inkomsterna från dessa straffavgifter bör allokeras till den ***havsfond*** som avses i artikel ***3gab*** i direktiv 2003/87/EG.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 45

Förslag till förordning

Skäl 39

Kommissionens förslag	*Ändring*
(39) Med tanke på de konsekvenser som de åtgärder som kontrollörerna vidtar enligt denna förordning kan få för de berörda företagen, särskilt när det gäller fastställande av regelvidriga hamnanlöp, beräkning av straffavgifterna och nekande att utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse, bör dessa företag ha rätt att ansöka om prövning av sådana åtgärder hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören har ackrediterats. Mot bakgrund av den grundläggande rätten till ett effektivt rättsmedel, som fastställs i artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, bör beslut som fattas av de behöriga myndigheterna och hamnledningen enligt denna förordning kunna bli föremål för rättslig prövning i enlighet med den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning.	(39) Med tanke på de konsekvenser som de åtgärder som kontrollörerna vidtar enligt denna förordning kan få för de berörda företagen, särskilt när det gäller fastställande av regelvidriga hamnanlöp, ***sammanställning av information för*** beräkning av straffavgifterna och nekande att utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse, bör dessa företag ha rätt att ansöka om prövning av sådana åtgärder hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören har ackrediterats. Mot bakgrund av den grundläggande rätten till ett effektivt rättsmedel, som fastställs i artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, bör beslut som fattas av de behöriga myndigheterna och hamnledningen enligt denna förordning kunna bli föremål för rättslig prövning i enlighet med den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning.

Ändring 46

Förslag till förordning

Skäl 40

Kommissionens förslag	*Ändring*
(40) I syfte att upprätthålla lika villkor genom en effektiv tillämpning av den här förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av förteckningen över emissionsfaktorer från källa till kölvatten, ändring av förteckningen över tillämplig utsläppsfri teknik eller kriterier för dess användning, för att fastställa regler för utförande av ***laboratorieprovning och*** direkta utsläppsmätningar, ackreditering av kontrollörer, anpassning av straffavgiften samt villkor för betalning av påföljder. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inbegripet på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.	(40) I syfte att upprätthålla lika villkor genom en effektiv tillämpning av den här förordningen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av förteckningen över emissionsfaktorer från källa till kölvatten, ändring av förteckningen över tillämplig utsläppsfri teknik eller kriterier för dess användning, för att fastställa regler ***om verifiering av faktiska utsläpp från källa till tank (well-to-tank), regler*** för utförande av direkta utsläppsmätningar, ackreditering av kontrollörer, anpassning av straffavgiften samt villkor för betalning av påföljder. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inbegripet på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 47

Förslag till förordning

Skäl 42

Kommissionens förslag	*Ändring*
(42) Med tanke på sjöfartssektorns internationella dimension är ett globalt tillvägagångssätt för att begränsa växthusgasintensiteten hos den energi som används av fartyg att föredra. En sådan ***kan anses*** vara mer effektiv eftersom den har ett bredare tillämpningsområde. I syfte att underlätta utarbetandet av internationella regler inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bör kommissionen därför dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta internationella organ och relevanta handlingar bör lämnas till IMO. Om en överenskommelse om en global strategi nås i frågor av betydelse för denna förordning bör kommissionen se över denna förordning ***i syfte*** att ***vid behov*** anpassa den till de internationella reglerna.	(42) Med tanke på sjöfartssektorns internationella dimension är ett globalt tillvägagångssätt för att begränsa växthusgasintensiteten hos den energi som används av fartyg att föredra. En sådan ***skulle*** vara ***betydligt*** mer effektiv eftersom den har ett bredare tillämpningsområde. I syfte att underlätta utarbetandet av internationella regler inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bör kommissionen därför dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta internationella organ och relevanta handlingar bör lämnas till IMO***, så att EU kan fortsätta sina insatser för att främja ambitiösa mål för minskningar av koldioxidutsläppen inom sjöfarten på internationell nivå***. Om en överenskommelse om en global strategi nås i frågor av betydelse för denna förordning bör kommissionen se över denna förordning ***för*** att anpassa den till de internationella reglerna.

Ändring 48

Förslag till förordning

Skäl 42a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(42a) För att säkerställa lika villkor på internationell nivå och maximera miljöeffekterna av lagstiftningen om förnybara och koldioxidsnåla bränslen bör kommissionen och medlemsstaterna inom IMO och andra internationella organisationer främja robusta system för certifiering och övervakning av förnybara bränslen.

Ändring 49

Förslag till förordning

Skäl 42b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(42b) Kommissionen bör säkerställa genomförandet och tillgången till verktyg för samarbete och utbyte av bästa praxis för sjötransportsektorn enligt definitionerna i riktlinjerna för bättre lagstiftning ([1a]).

([1a]) Europeiska kommissionen, Bryssel, arbetsdokument från kommissionens avdelningar, Better Regulation Guidelines, 3.11.2021 SWD(2021)0305.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 50

Förslag till förordning

Skäl 43

Kommissionens förslag	*Ändring*
(43) ***Användningen*** av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi av fartyg som ankommer till, ligger i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i hela unionen är inte ett mål som i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan att riskera att skapa hinder för den inre marknaden och snedvridning av konkurrensen mellan hamnar och mellan sjöfartsoperatörer. Detta mål kan uppnås bättre genom att man på unionsnivå inför enhetliga regler som skapar ekonomiska incitament för sjöfartsoperatörer så att de obehindrat kan fortsätta sin verksamhet samtidigt som de uppfyller kraven på användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Unionen kan därmed vidta 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.	(43) ***Utvecklingen och den storskaliga användningen*** av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi av fartyg som ankommer till, ligger i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i hela unionen är inte ett mål som i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan att riskera att skapa hinder för den inre marknaden och snedvridning av konkurrensen mellan hamnar och mellan sjöfartsoperatörer. Detta mål kan uppnås bättre genom att man på unionsnivå inför enhetliga regler som skapar ekonomiska incitament för sjöfartsoperatörer så att de obehindrat kan fortsätta sin verksamhet samtidigt som de uppfyller kraven på användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Unionen kan därmed vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

Ändring 51

Förslag till förordning

Artikel 1 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
a) ***gränsvärdet*** för växthusgasintensiteten i energi som används ombord av ett fartyg som ankommer till, uppehåller sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion,	a) ***ett gränsvärde*** för växthusgasintensiteten i energi som används ombord av ett fartyg som ankommer till, uppehåller sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion,

Ändring 52

Förslag till förordning

Artikel 1 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
b) ***skyldigheten*** att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.	b) ***en skyldighet*** att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 53

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1 – sista stycket

Kommissionens förslag	*Ändring*
Syftet är att öka en konsekvent användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi i hela unionen, samtidigt som man säkerställer en välfungerande sjöfart och undviker snedvridningar på den inre marknaden.	Syftet ***med detta*** är att öka en konsekvent användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi ***inom sjötransport*** i hela unionen, ***i linje med unionens mål att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och målen i Parisavtalet,*** samtidigt som man säkerställer en välfungerande sjöfart***, skapar utvecklingsmöjligheter för sjöfartsindustrin*** och undviker snedvridningar på den inre marknaden.

Ändring 54

Förslag till förordning

Artikel 2 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Denna förordning ska tillämpas på alla fartyg över en bruttodräktighet på 5 000 ton, oberoende av flagg, när det gäller följande:	*(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 55

Förslag till förordning

Artikel 2 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
b) All den energi som används under resor från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion.	*(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 56

Förslag till förordning

Artikel 2 – stycke 1 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	ba) Hälften av den energi som används under resor som avgår från eller ankommer till en anlöpshamn i ett yttersta randområde inom en medlemsstats jurisdiktion.

Ändring 57

Förslag till förordning

Artikel 2 – stycke 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
c) Hälften av den energi som används under resor som avgår från eller ankommer till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om den senaste anlöpshamnen eller den följande anlöpshamnen ligger inom ett tredjelands jurisdiktion.	*(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 58

Förslag till förordning

Artikel 2 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Denna förordning är inte tillämplig på örlogsfartyg, stödfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg***, fartyg som inte har mekanisk framdrivning,*** eller statsfartyg som inte används kommersiellt.	Denna förordning är inte tillämplig på örlogsfartyg, stödfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg eller statsfartyg som inte används kommersiellt.

Ändring 59

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Senast den 31 december 2025 ska kommissionen anta en genomförandeakt för att fastställa förteckningen över angränsande containeromlastningshamnar som inte omfattas av definitionen av anlöpshamnar för containerfartyg i denna förordning.
	Kommissionen ska minst vartannat år därefter anta genomförandeakter för att uppdatera förteckningen över angränsande containeromlastningshamnar som inte omfattas av definitionen av anlöpshamnar för containerfartyg i denna förordning.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Dessa genomförandeakter ska innehålla en förteckning över angränsande containeromlastningshamnar som är belägna utanför unionen men mindre än 300 nautiska mil från unionens territorium, om andelen omlastning av containrar, mätt i tjugofotsenheter, överstiger 65 % av den totala containertrafiken i den hamnen under den senaste tolvmånadersperiod för vilken relevanta uppgifter finns tillgängliga.
	Vid tillämpningen av denna förteckning ska containrar betraktas som omlastade när de lossas från ett fartyg till hamnen enbart i syfte att lastas på ett annat fartyg. Hamnar i ett tredjeland som effektivt tillämpar åtgärder som är lika ambitiösa som kraven i denna förordning ska inte omfattas.
	Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

Ändring 60

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Medlemsstaterna får, när det gäller den energi som används under resor som görs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom samma medlemsstats jurisdiktion på en ö med färre än 100 000 fast bosatta, och när det gäller den energi som används under vistelsen i anlöpshamnen på den berörda ön, undanta särskilda rutter och hamnar från tillämpningen av punkt 1 a och b. Innan de träder i kraft ska medlemsstaterna anmäla dessa undantag till kommissionen, som ska offentliggöra dem i Europeiska unionens officiella tidning. Inga sådana undantag ska gälla efter den 31 december 2029.

Ändring 61

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 2c (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Medlemsstaterna får, när det gäller den energi som används under resor mellan en anlöpshamn i ett yttersta randområde och en annan anlöpshamn i ett yttersta randområde, och när det gäller den energi som används under vistelsen i anlöpshamnarna i de berörda yttersta randområdena, undanta särskilda rutter och hamnar från tillämpningen av punkt 1 a och ba. Innan de träder i kraft ska medlemsstaterna anmäla dessa undantag till kommissionen, som ska offentliggöra dem i Europeiska unionens officiella tidning. Inga sådana undantag ska gälla efter den 31 december 2029. Inget får hindra medlemsstaterna, deras regioner och territorier från att besluta att inte tillämpa detta undantag eller upphäva ett undantag som de har beviljat före den 31 december 2029.

Ändring 62

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 2d (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Medlemsstaterna får, när det gäller den energi som används under resor som görs inom ramen för avtal om allmän trafik eller under resor som utförs av fartyg som omfattas av förpliktelser vid allmän trafik i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3577/92, undanta särskilda rutter från tillämpningen av punkt 1. Innan de träder i kraft ska medlemsstaterna anmäla sådana undantag till kommissionen, som ska offentliggöra dem i Europeiska unionens officiella tidning. Inga sådana undantag ska gälla efter den 31 december 2029.

Ändring 63

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 2e (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Kommissionen ska fortlöpande övervaka denna förordnings inverkan på fraktavledning, särskilt via omlastningshamnar i grannländerna. Om kommissionen upptäcker betydande ogynnsamma effekter för unionens hamnar ska den lägga fram lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet om ändring av denna förordning. Kommissionen ska särskilt analysera denna förordnings inverkan på de yttersta randområdena och öarna och vid behov föreslå ändringar av denna förordnings tillämpningsområde.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 64

Förslag till förordning

Artikel 3 – led h

Kommissionens förslag	*Ändring*
(h) ersättningskällor för energi: förnybar ***vind- eller solenergi*** som produceras ombord eller el som levereras genom landströmsförsörjning.	(h) ersättningskällor för energi: förnybar ***energi*** som produceras ombord eller el som levereras genom landströmsförsörjning.

Ändring 65

Förslag till förordning

Artikel 3 – led ha (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ha) vindframdrivning eller vindassisterad framdrivning: framdrivningsteknik som huvudsakligen eller som en stödfunktion bidrar till framdrivningen av alla typer av fartyg via vindenergi, som utnyttjas under fartygets gång.

Ändring 66

Förslag till förordning

Artikel 3 – led i

Kommissionens förslag	*Ändring*
(i) anlöpshamn: ***anlöpshamn enligt definitionen i artikel 3 b i förordning (EU) 2015/757***.	(i) anlöpshamn: ***den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa en betydande del av sitt gods eller där passagerare kan gå ombord på eller lämna fartyget. Följaktligen undantas uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdocka eller reparera fartyget eller dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen, uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser och containerfartygs uppehåll i en angränsande containeromlastningshamn.***

Ändring 67

Förslag till förordning

Artikel 3 – led m

Kommissionens förslag	*Ändring*
(m) fartyg i hamn: fartyg i hamn ***enligt definitionen*** i ***artikel 3 n i förordning (EU) nr 2015/757***.	(m) fartyg i hamn: ***ett*** fartyg ***som är säkert förtöjt vid kajen*** i ***en*** hamn ***som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion medan det lastar, lossar, tar ombord eller landsätter passagerare eller endast ligger*** i ***hamn, inklusive den tid då det inte hanterar last eller passagerare***.

Ändring 68

Förslag till förordning

Artikel 3 – led n

Kommissionens förslag	*Ändring*
(n) energianvändning ombord: den energimängd, uttryckt i megajoule (MJ), som ett fartyg använder för framdrivning och för användning av utrustning ombord, till sjöss eller i hamn.	(n) energianvändning ombord: den energimängd, uttryckt i megajoule (MJ), som ett fartyg använder för framdrivning och för användning av utrustning ombord, till sjöss eller i hamn ***utan den ytterligare energi som används på grund av de tekniska egenskaperna hos ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller en likvärdig isklass och utan den ytterligare energi som används av ett fartyg i isklass IC, IB, IA eller IA Super eller en likvärdig isklass på grund av sjöfart i isförhållanden***.

Ändring 69

Förslag till förordning

Artikel 3 – led qa (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(qa) isklass: den beteckning som ett fartyg har tilldelats av flaggstatens behöriga nationella myndigheter eller en organisation som är erkänd av den staten, och som visar att fartyget har konstruerats för att framföras genom havsis.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 70

Förslag till förordning

Artikel 3 – led qb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(qb) issjöfart: framförande av ett isklassat fartyg i ett havsområde innanför isgränsen.

Ändring 71

Förslag till förordning

Artikel 3 – led qc (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(qc) isgräns: gränsen vid en given tid mellan öppet hav och havsis av något slag, antingen fast is eller drivis.

Ändring 72

Förslag till förordning

Artikel 3 – led r

Kommissionens förslag	*Ändring*
(r) landströmsförsörjning: system för att leverera el till fartyg i hamn, med låg- eller högspänning, växelström eller likström, inbegripet installationer på fartyg och på land, ***när*** fartygets huvudeltavla ***matas direkt***, för annan verksamhet än lastning och lossning, t.ex. servicearbeten eller laddning av sekundärbatterier.	(r) landströmsförsörjning: system för att leverera el till fartyg i hamn, med låg-eller högspänning, växelström eller likström, inbegripet ***fasta, flytande och mobila*** installationer på fartyg och på land, ***som matar*** fartygets huvudeltavla, för annan verksamhet än lastning och lossning, t.ex. servicearbeten eller laddning av sekundärbatterier.

Ändring 73

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – strecksats 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
— ***- 13 %*** från och med den 1 januari 2035.	— ***-20 %*** från och med den 1 januari 2035.

Ändring 74

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – strecksats 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
— ***- 26 %*** från och med den 1 januari 2040.	— ***-38 %*** från och med den 1 januari 2040.

Ändring 75

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – strecksats 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
— ***- 59 %*** från och med den 1 januari 2045.	— ***-64 %*** från och med den 1 januari 2045.

Ändring 76

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – strecksats 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
— ***- 75 %*** från och med den 1 januari 2050.	— ***-80 %*** från och med den 1 januari 2050.

Ändring 77

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
[Asterisk: Referensvärdet, som kommer att beräknas i ett senare skede i lagstiftningsförfarandet, motsvarar ***fartygsflottans*** genomsnittliga växthusgasintensitet från fartygs energianvändning ombord under 2020, fastställd på grundval av data som övervakas och rapporteras inom ramen för förordning (EU) 2015/757 och med användning av den metod och de standardvärden som anges i bilaga I till den förordningen.]	[Asterisk: Referensvärdet, som kommer att beräknas i ett senare skede i lagstiftningsförfarandet, motsvarar ***unionsfartygsflottans*** genomsnittliga växthusgasintensitet från fartygs energianvändning ombord under 2020, fastställd på grundval av data som övervakas och rapporteras inom ramen för förordning (EU) 2015/757 och med användning av den metod och de standardvärden som anges i bilaga I till den förordningen.]

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 78

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord ska beräknas som mängden växthusgasutsläpp per energienhet enligt den metod som anges i bilaga I.	3. Växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord ska beräknas som mängden växthusgasutsläpp per energienhet enligt den metod som anges i bilaga I. ***För isklassade fartyg ska en korrektionsfaktor tillämpas som innebär att den högre bränsleförbrukning som beror på sjöfart i isförhållanden dras av.***

Ändring 79

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. De normalvärden som anges i bilaga II till denna förordning ska ligga till grund för beräkningen av emissionsfaktorer. Om det finns faktiska värden som verifierats genom certifiering eller direkta utsläppsmätningar får dessa faktiska värden användas i stället.

Ändring 80

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga II i syfte att inkludera emissionsfaktorer från källa till kölvatten för nya energikällor ***eller*** anpassa befintliga emissionsfaktorer för att säkerställa överensstämmelse med framtida internationella standarder eller unionens lagstiftning på energiområdet.	4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga II i syfte att inkludera emissionsfaktorer från källa till kölvatten för nya energikällor, anpassa befintliga emissionsfaktorer för att säkerställa överensstämmelse med framtida internationella standarder eller unionens lagstiftning på energiområdet ***och säkerställa att de är så representativa som möjligt för verkliga utsläpp under alla faser av bränslets livscykel, i enlighet med bästa tillgängliga vetenskapliga och tekniska kunskap***.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 81

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	4a. Samråd ska anordnas mellan hamnledningar, terminaloperatörer, fartygsägare, fartygsoperatörer, bränsleleverantörer och andra berörda parter för att säkerställa samarbete om den alternativa bränsleförsörjning som planeras och används i enskilda hamnar samt om den efterfrågan som förväntas från fartyg som anlöper dessa hamnar.

Ändring 82

Förslag till förordning

Artikel 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Artikel 4a
	Användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung
	1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder, vid behov med hjälp av den kreditutbytesmekanism som fastställs i direktiv XXXX [direktivet om förnybar energi], för att säkerställa att förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung görs tillgängliga i hamnar inom deras territorium.
	2. Från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2034 ska en multiplikator på 2 användas i nämnaren i ekvation (1) i bilaga I vid beräkningen av växthusgasintensiteten i den energi som används ombord i syfte att belöna företag för användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.
	3. Från och med den 1 januari 2030 ska minst 2 % av den årliga genomsnittliga energi som används ombord på ett fartyg tillgodoses med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som uppfyller kraven i artikel 9.1 b.
	4. Till och med den 31 december 2034 ska punkt 3 inte tillämpas på företag och deras dotterbolag som bedriver verksamhet med tre eller färre fartyg som omfattas av tillämpningsområdet enligt artikel 2.1.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Kommissionens förslag	*Ändring*
	5. Senast 2028 ska kommissionen bedöma den skyldighet som fastställs i punkt 3 i syfte att anpassa den
	— om det finns allvarliga farhågor om produktionskapaciteten, tillgången eller priset på förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, eller
	— om det skett en betydande kostnadsminskning och finns en geografiskt utbredd tillgång på förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och ett behov av att öka delkvotsnivån i syfte att uppnå unionens klimatmål.
	6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att fastställa kriterierna för denna bedömning och för att anpassa skyldigheterna i artikel 4a.3 och bilaga V om det bedöms nödvändigt utifrån den bedömning som gjorts i enlighet med punkt 5.

Ändring 83

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med den 1 januari 2030 ska ett fartyg i en anlöpshamn ***inom en medlemsstats jurisdiktion*** ansluta till ***landströmförsörjning*** och använda den för hela sitt ***energibehov*** när fartyget ligger i hamn.	1. Från och med den 1 januari 2030 ska ett fartyg i en anlöpshamn ***som omfattas av artikel 9 i förordning XXXX-XXX (förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen)*** ansluta till ***landströmsförsörjning*** och använda den för hela sitt ***elbehov*** när fartyget ligger i hamn. ***Om en hamn utanför TEN-T frivilligt har installerat landströmsförsörjning ska fartyg som anlöper den hamnen och som har kompatibel utrustning för landströmsförsörjning ombord ansluta till landströmsförsörjningen när den är tillgänglig i den besökta hamnen.***

Ändring 84

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) använder utsläppsfri teknik, enligt specifikationerna i bilaga III,	(b) använder utsläppsfri teknik, enligt specifikationerna i bilaga III, ***förutsatt att de kontinuerligt har en utsläppsnivå som är likvärdig med de utsläppsminskningar som skulle uppnås genom användning av landströmsförsörjning,***

Ändring 85

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 3 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att det inte finns anslutningspunkter att tillgå i en hamn,	(d) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att det inte finns anslutningspunkter att tillgå i hamn, ***bland annat på grund av (tillfällig) brist på nätkapacitet, till exempel vid (säsongsbunden) hög efterfrågan från fartyg i hamn,***

Ändring 86

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 3 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att installationen i hamnen inte är kompatibel med fartygets utrustning för landströmförsörjning,	(e) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att installationen i hamnen inte är kompatibel med fartygets utrustning för landströmförsörjning, ***förutsatt att installationen för landanslutning ombord på fartyget är certifierad i enlighet med de standarder som anges i bilaga II till förordning XXXX-XXX (förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen) för havsgående fartygs system för landanslutning,***

Ändring 87

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Fartygsoperatörer ska i förväg informera de hamnar som de anlöper om sina avsikter att ansluta till landströmsförsörjning eller att använda utsläppsfri teknik enligt definitionen i bilaga III till denna förordning. Fartygsoperatörer ska även i tillämpliga fall uppge sitt förväntade elbehov under anlöpet och informera om tillgänglig elutrustning ombord.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 88

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga III i syfte att införa hänvisningar till ny teknik i förteckningen över tillämplig utsläppsfri teknik eller ***kriterier*** för användning av sådan teknik, om denna nya teknik ***anses*** vara ***likvärdig*** med den teknik som förtecknas i den bilagan mot bakgrund av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.	4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga III i syfte att införa hänvisningar till ny teknik i förteckningen över tillämplig utsläppsfri teknik eller ***ändra kriterierna*** för användning av sådan teknik, om denna nya teknik ***eller kriterierna för användning visar sig*** vara ***likvärdiga*** med ***eller bättre än*** den teknik som förtecknas i den bilagan mot bakgrund av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Ändring 89

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. Hamnledningen ska avgöra om de undantag som anges i punkt 3 är tillämpliga och utfärda eller neka att utfärda intyg i enlighet med kraven i bilaga IV.	5. Hamnledningen ***eller, om tillämpligt, terminaloperatören eller den behöriga myndigheten,*** ska avgöra om de undantag som anges i punkt 3 är tillämpliga och utfärda eller neka att utfärda intyg i enlighet med kraven i bilaga IV.

Ändring 90

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. Från och med den 1 januari 2035 får de undantag som anges i punkt 3 d och e inte tillämpas på ett enskilt fartyg mer än fem gånger under ett rapporteringsår. Om företaget kan påvisa att det rimligtvis inte kunde ha vetat att fartyget inte skulle kunna ansluta sig av skäl som avses i punkt 3 d och e, ska hamnanlöpet inte räknas in när det gäller efterlevnaden av denna bestämmelse.	***utgår***

Ändring 91

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	7a. Samråd ska anordnas mellan hamnledningar, terminaloperatörer, fartygsägare, fartygsoperatörer, tillhandahållare av landströmsförsörjning, nätförvaltare och andra berörda parter för att säkerställa samarbete om den infrastruktur för landströmsförsörjning som planeras och används i enskilda hamnar samt om den efterfrågan som förväntas från fartyg som anlöper dessa hamnar.

Ändring 92

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Företagen ska på ett öppet och korrekt sätt erhålla, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och aktivitetsdata, så att kontrollören kan fastställa växthusgasintensiteten från fartygens energianvändning ombord.	4. Företagen ska på ett öppet och korrekt sätt erhålla, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och aktivitetsdata, ***samt all annan information som krävs för att följa denna förordning,*** så att kontrollören kan fastställa växthusgasintensiteten från fartygens energianvändning ombord.

Ändring 93

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 3 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) En beskrivning av den eller de energikällor som är avsedda att användas ombord under gång och i hamn för att uppfylla kraven i artiklarna 4 och 5.	(e) En beskrivning av den eller de energikällor som är avsedda att användas ombord under gång och i hamn för att uppfylla kraven i artiklarna 4 och 5 ***samt i bilagorna I respektive III***.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 94

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 3 – led k

Kommissionens förslag	*Ändring*
(k) En beskrivning av den metod som ska användas för att fastställa ersättningsdata för att komma tillrätta med luckor i uppgifterna.	(k) En beskrivning av den metod som ska användas för att fastställa ersättningsdata för att komma tillrätta med luckor i uppgifterna ***eller identifiera och korrigera fel i uppgifterna***.

Ändring 95

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Om den ytterligare energi som krävs på grund av fartygets isklass ska undantas från beräkningen av den energi som används ombord, ska övervakningsplanen även innehålla
	(a) uppgifter om fartygets isklass,
	(b) en beskrivning av förfarandet för övervakning av den tillryggalagda sträckan för hela resan, och
	(c) vid sjöfart i isförhållanden: datum och tidpunkt för sjöfart i isförhållanden, bränsleförbrukning samt den energi som tillhandahålls av ersättningskällor för energi eller en utsläppsfri teknik enligt vad som anges i bilaga III vid sjöfart i isförhållanden.

Ändring 96

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Företagen ska regelbundet och minst en gång per år kontrollera om fartygets övervakningsplan återspeglar fartygets art och sätt att fungera och om några data som den innehåller kan förbättras.	1. Företagen ska regelbundet och minst en gång per år kontrollera om fartygets övervakningsplan återspeglar fartygets art och sätt att fungera och om några data som den innehåller kan förbättras***, korrigeras eller uppdateras***.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 97

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Företagen ska ändra övervakningsplanen om någon av följande situationer föreligger:	2. Företagen ska ***utan onödigt dröjsmål*** ändra övervakningsplanen om någon av följande situationer föreligger:

Ändring 98

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ea) När metoderna för att förhindra luckor i uppgifterna och identifiera fel i uppgifterna har befunnits vara otillräckliga för att säkerställa uppgifternas soliditet och transparens.

Ändring 99

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Företagen ska tillhandahålla korrekta och tillförlitliga uppgifter om växthusgasintensiteten och hållbarhetsegenskaperna för biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen, verifierade genom ett system som erkänns av kommissionen i enlighet med artikel 30.5 och 30.6 i direktiv (EU) 2018/2001.	2. Företagen ska tillhandahålla korrekta***, fullständiga*** och tillförlitliga uppgifter om växthusgasintensiteten och hållbarhetsegenskaperna för biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen, verifierade genom ett system som erkänns av kommissionen i enlighet med artikel 30.5 och 30.6 i direktiv (EU) 2018/2001.

Ändring 100

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Företagen ska ha rätt att avvika från de fastställda normalvärdena för emissionsfaktorerna från tank till kölvatten (tank-to-wake), förutsatt att de faktiska värdena certifieras genom ***laboratorietester eller*** direkta utsläppsmätningar. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att fastställa regler för utförande av ***laboratorietester och*** direkta utsläppsmätningar.	3. Företagen ska ha rätt att avvika från de fastställda normalvärdena för emissionsfaktorerna från tank till kölvatten (tank-to-wake), förutsatt att de faktiska värdena certifieras genom direkta utsläppsmätningar ***i enlighet med befintliga certifierings- och verifieringssystem som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001 och direktiv (EU) XXXX/XXXX (gasdirektivet)***. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att fastställa regler för utförande av direkta utsläppsmätningar.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 101

Förslag till förordning

Artikel 9a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Artikel 9a
	Certifiering av andra bränslen
	1. Företagen ska ha rätt att avvika från de fastställda normalvärdena för emissionsfaktorerna från källa till tank (well-to-tank) för alla andra bränslen, förutsatt att de faktiska värdena fastställs genom certifiering eller direkta utsläppsmätningar.
	2. Företagen ska ha rätt att avvika från de fastställda normalvärdena för emissionsfaktorerna från tank till kölvatten (tank-to-wake) för alla andra bränslen, förutsatt att de faktiska värdena certifieras genom direkta utsläppsmätningar.
	3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att fastställa regler för certifiering av verkliga utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och regler för utförande av direkta utsläppsmätningar.

Ändring 102

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Kontrollören ska bedöma huruvida övervakningsplanen överensstämmer med de krav som fastställs i artiklarna 6–9. Om kontrollörens bedömning påvisar avvikelser från dessa krav, ska det berörda företaget revidera sin övervakningsplan i enlighet med detta och lämna in den reviderade planen för kontrollörens slutliga bedömning innan rapporteringsperioden inleds. Det berörda företaget ska komma överens med kontrollören om vilken tidsram som behövs för att införa dessa revideringar. Den tidsramen får under inga omständigheter sträcka sig förbi rapporteringsperiodens början.	1. Kontrollören ska bedöma huruvida övervakningsplanen överensstämmer med de krav som fastställs i artiklarna 6–9. Om kontrollörens bedömning påvisar avvikelser från dessa krav, ska det berörda företaget ***utan onödigt dröjsmål*** revidera sin övervakningsplan i enlighet med detta och lämna in den reviderade planen för kontrollörens slutliga bedömning innan rapporteringsperioden inleds. Det berörda företaget ska komma överens med kontrollören om vilken tidsram som behövs för att införa dessa revideringar. Den tidsramen får under inga omständigheter sträcka sig förbi rapporteringsperiodens början.

Ändring 103

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Om bedömningen i samband med kontrollen identifierar felaktiga uppgifter eller avvikelser från kraven i denna förordning ska kontrollören informera det berörda företaget om detta i god tid. Företaget ska då ändra de felaktiga uppgifterna eller åtgärda avvikelserna så att verifieringsprocessen kan slutföras i tid.	3. Om bedömningen i samband med kontrollen identifierar felaktiga uppgifter eller avvikelser från kraven i denna förordning ska kontrollören informera det berörda företaget om detta i god tid. Företaget ska då ***utan onödigt dröjsmål*** ändra de felaktiga uppgifterna eller åtgärda avvikelserna så att verifieringsprocessen kan slutföras i tid.

Ändring 104

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) användning av landströmsförsörjning eller förekomst av undantag som certifierats i enlighet med artikel 5.5.	(d) användning av landströmsförsörjning eller förekomst av undantag ***som förtecknas i artikel 5.3 och*** som certifierats i enlighet med artikel 5.5.

Ändring 105

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 3 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Fartygets relevanta register är fullständiga och konsekventa.	(d) Fartygets relevanta register är fullständiga***, transparenta*** och konsekventa.

Ändring 106

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till övervaknings- och rapporteringsprocessen genom att jämföra rapporterad mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, t.ex. fartygets maskinstyrka. Om betydande avvikelser konstateras, ska kontrollören genomföra ytterligare analyser.	1. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till övervaknings- och rapporteringsprocessen genom att jämföra rapporterad mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, t.ex. fartygets maskinstyrka. Om betydande skillnader konstateras ***som skulle undergräva uppnåendet av målen i denna förordning***, ska kontrollören genomföra ytterligare analyser.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 107

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Kontrollörer ska ackrediteras för verksamhet som omfattas av denna förordning av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.	1. Kontrollörer ska ackrediteras för verksamhet som omfattas av denna förordning av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008. ***Det nationella ackrediteringsorganet ska regelbundet underrätta kommissionen om förteckningen över ackrediterade kontrollörer, tillsammans med alla relevanta kontaktuppgifter.***

Ändring 108

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1a. De nationella ackrediteringsorganen ska se till att kontrollören
	(a) är kunnig inom sjöfart,
	(b) alltid förfogar över betydande teknisk personal och stödpersonal som står i proportion till det antal fartyg som kontrollören verifierar,
	(c) har kapacitet att allt efter behov tilldela varje arbetsplats medel och personal som står i proportion till de uppgifter som ska utföras enligt kapitel V i denna förordning.

Ändring 109

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 1b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1b. För att undvika potentiella intressekonflikter ska kontrollören inte i väsentlig grad vara beroende av ett enskilt företag för sina intäkter.

Ändring 110

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av kontrollörer. De metoder som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artiklarna 10 och 11 och relevanta internationellt vedertagna normer.	3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av kontrollörer ***och andra regler för att säkerställa kontrollörernas oberoende och opartiskhet***. De metoder som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artiklarna 10 och 11 och relevanta internationellt vedertagna normer.

Ändring 111

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Mängden av varje typ av bränsle som förbrukas i hamn och till sjöss.	(c) Mängden av varje typ av bränsle som förbrukas i hamn och till sjöss***, inklusive den mängd el som tas ut i hamn för navigeringsändamål***.

Ändring 112

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Emissionsfaktorerna från källa till kölvatten (well-to-wake) för varje typ av bränsle som förbrukas i hamn och till sjöss, uppdelade på utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake) och flyktiga utsläpp, omfattande alla relevanta växthusgaser.	(d) Emissionsfaktorerna från källa till kölvatten (well-to-wake) för varje typ av bränsle***, inklusive el som tas från landströmsförsörjning,*** som förbrukas i hamn och till sjöss, uppdelade på utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake) och flyktiga utsläpp, omfattande alla relevanta växthusgaser.

Ändring 113

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) Mängden av varje typ av energi från ersättningskälla som förbrukas i hamn och till sjöss.	(e) Mängden av varje typ av energi från ersättningskälla som förbrukas i hamn och till sjöss***, inklusive bränslen, el, vindenergi och solenergi***.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 114

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1a. Om den ytterligare energi som krävs på grund av fartygets isklass ska undantas från den energi som används ombord, ska övervakningsplanen även innehålla
	(a) fartygets isklass,
	(b) datum och tidpunkt för sjöfart i isförhållanden,
	(c) mängden av varje typ av bränsle som förbrukas vid sjöfart i isförhållanden,
	(d) mängden av varje typ av energi från ersättningskälla som förbrukas vid sjöfart i isförhållanden,
	(e) tillryggalagd sträcka i isförhållanden,
	(f) tillryggalagd sträcka under resan,
	(g) mängden av varje typ av bränsle som förbrukas till sjöss, och
	(h) mängden av varje typ av energi från ersättningskälla som förbrukas till sjöss.

Ändring 115

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Företagen ska ***årligen*** och på ett transparent sätt registrera den information och de uppgifter som anges i punkt 1***, vilket gör*** det möjligt för kontrollören att verifiera efterlevnaden av denna förordning.	2. Företagen ska ***vid lämplig tidpunkt*** och på ett transparent sätt registrera den information och de uppgifter som anges i punkt 1 ***och årligen sammanställa dem för att göra*** det möjligt för kontrollören att verifiera efterlevnaden av denna förordning.

Ändring 116

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 2 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ca) sammanställa den information som lämnats i enlighet med artikel 14.3 och lämna in den till medlemsstatens behöriga myndighet,

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 117

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) beräkna beloppet för de straffavgifter som avses i artikel 20.1 och 2.	***utgår***

Ändring 118

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. På grundval av den information som lämnats av kontrollören ska medlemsstatens behöriga myndighet beräkna beloppet för de straffavgifter som avses i artikel 20.1 och 20.2 och underrätta företaget om detta.

Ändring 119

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	4a. Den administrerande myndigheten för ett rederi ska vara någon av följande:
	(a) För ett rederi som är registrerat i en medlemsstat: den medlemsstat i vilken rederiet är registrerat.
	(b) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat: den medlemsstat som haft det största beräknade antalet hamnanlöp från resor som utförts av det rederiet under de två senaste övervakningsåren och som omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.
	(c) För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat och som inte utfört någon resa som omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2 under de två föregående övervakningsåren: den medlemsstat från vilken rederiet påbörjade sin första resa som omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 120

Förslag till förordning

Artikel 16 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Kommissionen ska utveckla en elektronisk överensstämmelsedatabas för övervakning av överensstämmelsen med artiklarna 4 och 5, ***och*** säkerställa dess funktion och ***uppdatering***. Överensstämmelsedatabasen ska användas för att registrera fartygens överensstämmelsesaldo ***och*** användningen av de flexibilitetsmekanismer som anges i artiklarna 17 och 18. Den ska vara tillgänglig för företagen, kontrollörerna, de behöriga myndigheterna och kommissionen.	1. Kommissionen ska utveckla en elektronisk överensstämmelsedatabas ***som ska integreras med det Thetis-MRV-system som inrättats genom förordning (EU) 2015/757,*** för övervakning av överensstämmelsen med artiklarna 4 och 5, ***samt*** säkerställa dess funktion och ***uppdatera den***. Överensstämmelsedatabasen ska användas för att registrera fartygens överensstämmelsesaldo***, användningen av de undantag som anges i artikel 5.3 samt*** användningen av de flexibilitetsmekanismer som anges i artiklarna 17 och 18 ***och de straffavgifter som påförs enligt artikel 20***. Den ska vara tillgänglig för företagen, kontrollörerna, de behöriga myndigheterna och kommissionen.

Ändring 121

Förslag till förordning

Artikel 16 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1a. Företagen ska få sätta in överensstämmelseöverskott från fartyg som inte omfattas av denna förordning och som drivs helt med förnybar energi, såsom vind- eller solenergi, så länge dessa fartyg inte används enbart för fritidsändamål.

Ändring 122

Förslag till förordning

Artikel 16 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Senast den 30 april varje år ska företaget i överensstämmelsedatabasen för vart och ett av sina fartyg registrera den information som avses i artikel 15.2 och som kontrollören fastställt, tillsammans med information som gör det möjligt att identifiera fartyget, företaget och identiteten på den kontrollör som utförde bedömningen.	3. Senast den 30 april varje år ska företaget i överensstämmelsedatabasen för vart och ett av sina fartyg registrera den information som avses i artikel 15.2 och som kontrollören fastställt ***och beräknat***, ***användningen av de flexibilitetsmekanismer som anges i artiklarna 17 och 18 och de eventuella årliga undantag som tillämpas i enlighet med artikel 5.3*** tillsammans med information som gör det möjligt att identifiera fartyget, företaget och identiteten på den kontrollör som utförde bedömningen.

Ändring 123

Förslag till förordning

Artikel 17 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Om fartyget har ett överensstämmelseöverskott för rapporteringsperioden ***får företaget*** sätta in det på samma fartygs överensstämmelsesaldo för nästa rapporteringsperiod. Företaget ska registrera insättningen av överensstämmelseöverskottet på nästa rapporteringsperiod i överensstämmelsedatabasen, med förbehåll för kontrollörens godkännande. Företaget får inte längre sätta in överensstämmelseöverskottet när FuelEU-intyget om överensstämmelse har utfärdats.	1. ***På grundval av den information som avses i artikel 15.2 får företaget,*** om fartyget har ett överensstämmelseöverskott för rapporteringsperioden ***med avseende på sin växthusgasintensitet eller sin kvot förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artiklarna 4.2 respektive 4a.3,*** sätta in det på samma fartygs överensstämmelsesaldo för nästa rapporteringsperiod. Företaget ska registrera insättningen av överensstämmelseöverskottet på nästa rapporteringsperiod i överensstämmelsedatabasen, med förbehåll för kontrollörens godkännande. Företaget får inte längre sätta in överensstämmelseöverskottet när FuelEU-intyget om överensstämmelse har utfärdats. ***Det outnyttjade överensstämmelseöverskottet för nästa rapporteringsperiod ska ha en giltighetstid på tre år.***

Ändring 124

Förslag till förordning

Artikel 18 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Överensstämmelsesaldona för två eller flera fartyg som verifieras av samma kontrollör får slås samman i en pool i syfte att uppfylla kraven i ***artikel*** 4. Ett fartygs överensstämmelsesaldo får inte ingå i mer än en pool under samma rapporteringsperiod.	1. Överensstämmelsesaldona ***med avseende på växthusgasintensiteten och kvoten förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artiklarna 4.2 respektive 4a.3*** för två eller flera fartyg som verifieras av samma kontrollör får slås samman i en pool i syfte att uppfylla kraven i ***artiklarna*** 4 och ***4a***. Ett fartygs överensstämmelsesaldo får inte ingå i mer än en pool under samma rapporteringsperiod.

Ändring 125

Förslag till förordning

Artikel 20 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Om fartyget den 1 maj året efter rapporteringsperioden har ett överensstämmelseunderskott ska företaget betala en straffavgift. Kontrollören ***ska*** beräkna straffavgiftens belopp på grundval av ***den formel*** som anges i bilaga V.	1. Om fartyget den 1 maj året efter rapporteringsperioden har ett överensstämmelseunderskott ska företaget betala en ***korrigerande*** straffavgift. ***Medlemsstatens behöriga myndighet ska, på grundval av den information som lämnas av*** kontrollören, beräkna straffavgiftens belopp på grundval av ***de formler*** som anges i bilaga V ***när det gäller gränsvärdena för växthusgasintensitet och, i tillämpliga fall, kvoten förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung i enlighet med artiklarna 4.2 respektive 4a.3***.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 126

Förslag till förordning

Artikel 20 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Företaget ska betala en straffavgift för varje regelvidrigt hamnanlöp. Kontrollören ***ska*** beräkna straffavgiftens belopp genom att multiplicera ett belopp på 250 EUR med antalet megawatt installerade ombord och med antalet hela timmar som tillbringats i hamn.	2. Företaget ska betala en straffavgift för varje regelvidrigt hamnanlöp. ***Medlemsstatens behöriga myndighet ska, på grundval av den information som lämnas av*** kontrollören, beräkna straffavgiftens belopp genom att multiplicera ett belopp på 250 EUR ***i 2022 års priser*** med antalet megawatt installerade ombord och med antalet hela timmar som tillbringats i hamn. ***Vid denna beräkning ska den tid som krävs för anslutning till landströmsförsörjning anses vara två timmar, och denna tid ska automatiskt dras av från beräkningen av antalet hela timmar som tillbringats i hamn för att beakta den tid som krävs för anslutning till landströmsförsörjning.***

Ändring 127

Förslag till förordning

Artikel 20 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Den administrerande staten för ett företag ska säkerställa att företaget, för dem av dess fartyg som den 1 juni under rapporteringsåret har ett överensstämmelseunderskott, efter en eventuell validering av deras behöriga myndighet, senast den 30 juni under rapporteringsåret betalar ett belopp som motsvarar den straffavgift som följer av tillämpningen av formlerna i del B i bilaga V.

Ändring 128

Förslag till förordning

Artikel 20 – punkt 3b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3b. Om företaget ingår ett avtal med en kommersiell aktör enligt vilket den sistnämnde ansvarar för bränsleinköp och fartygets drift ska företaget och den kommersiella aktören genom ett avtalsarrangemang besluta att den sistnämnde ska ansvara för betalningen av de kostnader som följer av straffavgifterna enligt denna artikel. Ansvar för fartygets drift enligt denna punkt innebär fastställande av fartygets last, rutt, färdväg och/eller hastighet.

Ändring 129

Förslag till förordning

Artikel 20 – punkt 3c (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3c. Om företaget eller den kommersiella aktören ingår ett avtal med en bränsleleverantör enligt vilket den sistnämnde ansvarar för leveransen av särskilda bränslen ska avtalet innehålla bestämmelser om bränsleleverantörens ansvar för att kompensera företaget eller den kommersiella aktören för betalningen av straffavgifter enligt denna artikel om bränslena inte levererats enligt de överenskomna villkoren. Vid tillämpningen av denna punkt ska bränslen som levereras enligt nämnda avtal uppfylla bestämmelserna i artikel 9.1 b.

Ändring 130

Förslag till förordning

Artikel 20 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga V i syfte att anpassa den formel som avses i punkt 1 i den här artikeln och för att ändra beloppet för den fasta straffavgift som fastställs i punkt 2 i den här artikeln, ***med beaktande av*** utvecklingen av energikostnaderna.	4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga V i syfte att anpassa den formel som avses i punkt 1 i den här artikeln och för att ändra beloppet för den fasta straffavgift som fastställs i punkt 2 i den här artikeln, ***så snart*** utvecklingen av energikostnaderna ***urholkar de befintliga straffavgifternas avskräckande effekt. Vid tillämpningen av den formel som avses i punkt 1 i denna artikel ska den straffavgift som följer vara större än beloppet och kostnaden för de förnybara och koldioxidsnåla bränslen som fartygen skulle ha använt om de hade uppfyllt kraven i denna förordning.***

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 131

Förslag till förordning

Artikel 21 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. De straffavgifter som avses i artikel 20.1 och 20.2 ska allokeras till stöd för gemensamma projekt som syftar till ett snabbt införande av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn. Projekt som finansieras med medel från straffavgifterna ska stimulera produktionen av större mängder förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfartssektorn, underlätta byggandet av lämpliga bunkringsanläggningar eller elanslutningspunkter i hamnar samt stödja utveckling, testning och införande av den mest innovativa europeiska tekniken i fartygsflottan för att få till stånd betydande utsläppsminskningar.	1. De straffavgifter som avses i artikel 20.1 och 20.2 ska allokeras till stöd för gemensamma projekt som syftar till ett snabbt införande av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn. Projekt som finansieras med medel från straffavgifterna ska stimulera produktionen av större mängder förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfartssektorn, underlätta byggandet av lämpliga bunkringsanläggningar eller elanslutningspunkter i hamnar***, eller vid behov anpassa överbyggnader,*** samt stödja utveckling, testning och införande av den mest innovativa europeiska tekniken i fartygsflottan för att få till stånd betydande utsläppsminskningar.

Ändring 132

Förslag till förordning

Artikel 21 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Inkomsterna från de straffavgifter som avses i punkt 1 ska allokeras till den ***innovationsfond*** som avses i artikel ***10a.8*** i direktiv 2003/87/EG. Dessa inkomster ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i budgetförordningen och ska användas i enlighet med de regler som gäller för ***innovationsfonden***.	2. Inkomsterna från de straffavgifter som avses i punkt 1 ska allokeras till den ***havsfond*** som avses i artikel ***3gab*** i direktiv 2003/87/EG***. Dessa inkomster ska öronmärkas för sjöfartssektorn och bidra till utfasningen av fossila bränslen***. Dessa inkomster ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i budgetförordningen och ska användas i enlighet med de regler som gäller för ***havsfonden***.

Ändring 133

Förslag till förordning

Artikel 24 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Företagen ska ha rätt att ansöka om en prövning av de beräkningar och åtgärder som kontrollören meddelat dem enligt denna förordning, inbegripet nekande att utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse i enlighet med artikel 19.1.	1. Företagen ska ha rätt att ansöka om en prövning av de beräkningar och åtgärder som ***medlemsstatens behöriga myndighet eller*** kontrollören meddelat dem enligt denna förordning, inbegripet nekande att utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse i enlighet med artikel 19.1.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 134

Förslag till förordning

Artikel 26 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.4, 5.4, 9.3, 13.3, 20.4 och 21.3 ska ges till kommissionen tills vidare från och med [den dag då denna förordning träder i kraft].	2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.4, ***4a.6,*** 5.4, 9.3***, 9a.3***, 13.3, 20.4 och 21.3 ska ges till kommissionen tills vidare från och med [den dag då denna förordning träder i kraft].

Ändring 135

Förslag till förordning

Artikel 26 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.4, 5.4, 9.3, 13.3, 20.4 och 21.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.	3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.4, ***4a.6,*** 5.4, 9.3, ***9a.3,*** 13.3, 20.4 och 21.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändring 136

Förslag till förordning

Artikel 26 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.4, 5.4, 9.3, 13.3, 20.4 och 21.3 ska träda i kraft endast om vare sig Europaparlamentet eller rådet har några invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.	6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.4, ***4a.6,*** 5.4, 9.3***, 9a.3***, 13.3, 20.4 och 21.3 ska träda i kraft endast om vare sig Europaparlamentet eller rådet har några invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 137

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt - 1 (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	-1. Senast den 1 januari 2024 ska kommissionen utarbeta en rapport om denna förordnings sociala verkningar. Rapporten ska omfatta en prognos över denna förordnings inverkan på sysselsättnings- och utbildningsbehoven fram till 2030 och fram till 2050.

Ändring 138

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. ***Kommissionen ska*** senast den 1 januari ***2030*** rapportera till Europaparlamentet och rådet om resultaten av en utvärdering av denna förordnings funktion och utvecklingen av tekniken och marknaden för förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter och dess inverkan på sjöfartssektorn i unionen. Kommissionen ska överväga eventuella ändringar av	1. Senast den 1 januari ***2027 och därefter vart femte år ska kommissionen*** rapportera till Europaparlamentet och rådet om resultaten av en utvärdering av denna förordnings funktion och utvecklingen av tekniken och marknaden för förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter och dess inverkan på sjöfartssektorn i unionen. ***I rapporten ska särskild uppmärksamhet ägnas denna förordnings bidrag till uppnåendet av unionens övergripande och sektorsspecifika klimatmål, enligt definitionen i den europeiska klimatlagen, samt till unionens mål för förnybar energi och energieffektivitet. Rapporten ska också innehålla en utvärdering av denna förordnings inverkan på den inre marknadens funktion, sjöfartssektorns konkurrenskraft, fraktsatser samt koldioxid- och företagsläckagets omfattning. Kommissionen ska samtidigt utvärdera denna förordnings inverkan på den globala minskningen av växthusgasutsläppen inom transportsektorn och på utvecklingen av globala och regionala handelsflöden.*** Kommissionen ska överväga eventuella ändringar av

Ändring 139

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	aa) tillämpningsområdet för denna förordning med avseende på
	— en sänkning av det tröskelvärde för bruttodräktighet som avses i artikel 2 första stycket till 400 ton,
	— en ökning av den andel energi som används av ett fartyg på resa till och från tredjeländer som avses i artikel 2 c,

Ändring 140

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1 – led ab (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	ab) de normalvärden som anges i bilaga II, på grundval av den mest exakta tillgängliga vetenskapliga kunskapen och bevisningen,

Ändring 141

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1 – led ac (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	ac) förteckningen över föroreningar som omfattas av denna förordning, särskilt möjligheten att inkludera sotutsläpp,

Ändring 142

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
b) de fartygstyper som omfattas av artikel 5.1,	b) ***en utvidgning av*** de fartygstyper som omfattas av artikel 5.1,

Ändring 143

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	ca) den metod som anges i bilaga I.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 144

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1a. För att säkerställa en målbaserad och teknikneutral strategi bör denna förordning ses över, och vid behov ändras, när nya tekniker för att minska utsläppen av växthusgaser, exempelvis koldioxidinfångning ombord, nya förnybara och koldioxidsnåla bränslen och nya framdrivningsmetoder, såsom vindframdrivning, blir tekniskt och ekonomiskt mogna. Kommissionen ska fortlöpande utvärdera mognaden hos olika tekniker för minskning av växthusgaser och lägga fram en första översyn i detta avseende för Europaparlamentet och rådet senast den 1 januari 2027.

Ändring 145

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1b. Kommissionen ska fortlöpande övervaka mängden alternativa bränslen som görs tillgängliga för rederier i unionen och rapportera resultaten till Europaparlamentet och rådet senast den 1 januari 2027 och därefter vart femte år fram till 2050. Om leveranserna av dessa bränslen inte möter efterfrågan från rederierna, som måste fullgöra skyldigheterna i denna förordning, bör kommissionen föreslå åtgärder för att säkerställa att leverantörerna av marina bränslen i unionen tillhandahåller tillräckliga volymer alternativa bränslen till rederier som anlöper unionens hamnar.

Ändring 146

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1c. Kommissionen ska föreslå ändringar av denna förordning om Internationella sjöfartsorganisationen antar globala gränsvärden för växthusgasintensitet på en nivå som är likvärdig med denna förordning för att säkerställa en fullständig anpassning till det internationella avtalet.

Ändring 147

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1d (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1d. Senast den 1 januari 2027 och vart femte år fram till 2050 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om resultaten av en övergripande utvärdering av de aggregerade makroekonomiska effekterna av 55 %-lagstiftningspaketet ([1a]). I rapporten ska särskild uppmärksamhet ägnas åt effekterna på unionens konkurrenskraft, skapandet av arbetstillfällen, fraktsatser, hushållens köpkraft och koldioxidläckagets omfattning.
	([1a]) Meddelande från kommissionen (COM(2021)0550) av den 14 juli 2021.

Ändring 148

Förslag till förordning

Artikel 28 – punkt 1e (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1e. Kommissionen ska överväga eventuella ändringar av denna förordning i syfte att förenkla lagstiftningen. Kommissionen och de behöriga myndigheterna ska fortlöpande anpassa sig till bästa praxis för administrativa förfaranden och vidta alla åtgärder för att förenkla tillämpningen av denna förordning och begränsa den administrativa bördan för fartygsägare, operatörer, hamnar och kontrollörer till ett minimum.

Ändring 149

Förslag till förordning

Artikel 28a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Artikel 28a
	Kompensation i form av minskad regelbörda
	I linje med sitt meddelande om ”en in och en ut”-principen ska kommissionen senast den 1 januari 2024 lägga fram förslag för att kompensera för de regelbördor som införs genom denna förordning, genom ändring eller upphävande av bestämmelser i andra unionsrättsakter som ger upphov till regelbördor för sjöfartssektorn.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 150

Förslag till förordning

Bilaga II – ekvation 1

Kommissionens förslag

Index för växthusgasintensitet	WtT	TtW
Växthusgasintensitet $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Ändring

Index för växthusgasintensitet	WtT	TtW
Växthusgasintensitet $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^l E_k}$

Ändring 151

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 1 – rad 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

n fuel	***Antalet bränslen som levereras till fartyget under referensperioden***

Ändring 152

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 1 – rad 12a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

MULTi	***Multiplikator tillämpad på RFNBO-bränsle***

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 153

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 1 – rad 19a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
Mi, j A	***Justerad massa av det specifika bränsle "i" som oxideras i enheten "j" [gFuel] på grund av sjöfart i isförhållanden när det gäller fartyg i isklass IC, IB, IA eller IA Super eller i motsvarande isklass ([1a]) och på grund av de tekniska egenskaperna hos ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller i motsvarande isklass. Den justerade massan Mi, j A används i ekvation (1) i stället för massan Mi, j när så är lämpligt.***
	([1a]) Se Helcoms rekommendation 25/7 på http://www.helcom.fi för ytterligare information om motsvarighet mellan isklasser.

Ändring 154

Förslag till förordning

Bilaga I – stycke 4 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
För fossila bränslen ska de normalvärden som anges i bilaga II användas.	För fossila bränslen ska de normalvärden som anges i bilaga II användas***, såvida inte faktiska värden kan erhållas genom certifiering eller direkta emissionsmätningar***.

Ändring 155

Förslag till förordning

Bilaga I – stycke 4 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
För tillämpningen av denna förordning ska variabeln $\Sigma Ek \times CO_{2eq}{}_{electricity}$ i täljaren i ekvation (1) vara noll.	För tillämpningen av denna förordning ska variabeln $\Sigma Ek \times CO_{2eq}{}_{electricity}$ i täljaren i ekvation (1) vara noll.
	Termen MULT i nämnaren för ekvation (1) ska fastställas till värdet för den multiplikator för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 4a.2 i enlighet med artikel 9.1 b. För alla andra bränslen ska multiplikatorn fastställas till värdet 1.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 156

Förslag till förordning

Bilaga I – stycke 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
Bränslemassan [M_i] ska fastställas genom att använda de mängder som rapporteras i enlighet med reglerna för rapportering i förordning (EU) 2015/757 för resor inom ramen för den här förordningen, baserat på företagets valda övervakningsmetod.	Bränslemassan [M_i] ska fastställas genom att använda de mängder som rapporteras i enlighet med reglerna för rapportering i förordning (EU) 2015/757 för resor inom ramen för den här förordningen, baserat på företagets valda övervakningsmetod. ***Den justerade bränslemassan [M_{iA}] får användas i stället för bränslemassan [M_i] för ett fartyg i isklass IC, IB, IA eller IA Super eller motsvarande isklass. Den justerade massan [M_{iA}] definieras i bilaga Va.***

Ändring 157

Förslag till förordning

Bilaga I – stycke 12

Kommissionens förslag	*Ändring*
I enlighet med den övervakningsplan som anges i artikel 7 och efter kontrollörens bedömning får andra metoder såsom direkt mätning av koldioxidekvivalenter ***eller laboratorietester*** användas om det genomgående ökar beräkningarnas korrekthet.	I enlighet med den övervakningsplan som anges i artikel 7 och efter kontrollörens bedömning får andra metoder såsom direkt mätning av koldioxidekvivalenter användas om det genomgående ökar beräkningarnas korrekthet.

Ändring 158

Förslag till förordning

Bilaga I – tabellen

Kommissionens förslag

Bränsleklass	WtT	TtW
Fossilt	De normalvärden som anges i tabell 1 i den här förordningen ska användas	De koldioxidfaktorer som anges i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp ska användas för de bränslen för vilka en sådan faktor anges. För alla andra emissionsfaktorer kan de normalvärden som anges i tabell 1 i den här förordningen användas, alternativt värden som certifierats genom ***laboratorietester eller*** direkta emissionsmätningar.

Bränsleklass	WtT	TtW
Hållbara förnybara bränslen (biovätskor, biogas, e-bränslen)	Värden för koldioxidekvivalenter som anges i RED II (utan förbränning) kan användas för alla bränslen vars produktionskedjor omfattas av RED II, alternativt kan certifieringssystem som godkänns i RED II användas.	Normalvärden för emissionsfaktorer kan användas i enlighet med tabell 1 i den här förordningen, alternativt värden som certifierats genom ***laboratorietester eller*** direkta emissionsmätningar.
Övriga (inbegripet elektricitet)	Värden för koldioxidekvivalenter som anges i RED II (utan förbränning) kan användas för alla bränslen vars produktionskedjor omfattas av RED II, alternativt kan certifieringssystem som godkänns i RED II användas.	Normalvärden för emissionsfaktorer kan användas i enlighet med tabell 1 i den här förordningen, alternativt värden som certifierats genom ***laboratorietester eller*** direkta emissionsmätningar.

Ändring

Bränsleklass	WtT	TtW
Fossilt	De normalvärden som anges i tabell 1 i den här förordningen ska användas***, såvida inte faktiska värden kan erhållas genom certifiering eller direkta emissionsmätningar.***	De koldioxidfaktorer som anges i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp ska användas för de bränslen för vilka en sådan faktor anges. För alla andra emissionsfaktorer kan de normalvärden som anges i tabell 1 i den här förordningen användas, alternativt värden som certifierats genom direkta emissionsmätningar.
Hållbara förnybara bränslen (biovätskor, biogas, e-bränslen)	Värden för koldioxidekvivalenter som anges i RED II (utan förbränning) kan användas för alla bränslen vars produktionskedjor omfattas av RED II, alternativt kan certifieringssystem som godkänns i RED II ***eller direkta emissionsmätningar*** användas.	Normalvärden för emissionsfaktorer kan användas i enlighet med tabell 1 i den här förordningen, alternativt värden som certifierats genom direkta emissionsmätningar.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Bränsleklass	WtT	TtW
Övriga (inbegripet elektricitet)	Värden för koldioxidekvivalenter som anges i RED II (utan förbränning) kan användas för alla bränslen vars produktionskedjor omfattas av RED II, alternativt kan certifieringssystem som godkänns i RED II ***eller direkta emissionsmätningar*** användas.	Normalvärden för emissionsfaktorer kan användas i enlighet med tabell 1 i den här förordningen, alternativt värden som certifierats genom direkta emissionsmätningar.

Ändring 159

Förslag till förordning

Bilaga II – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Emissionsfaktorer för biobränslen, biogas, förnybara ***drivmedel*** av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen ska fastställas enligt de metoder som anges i del C i bilaga V till direktiv (EU) 2018/2001.	Emissionsfaktorer för biobränslen, biogas, förnybara ***bränslen*** av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen ska fastställas enligt de metoder som anges i del C i bilaga V till direktiv (EU) 2018/2001. ***Emissionsfaktorerna för alla typer av bränslen kan alternativt fastställas på grundval av faktiska certifierade värden eller värden som fastställs genom direkta emissionsmätningar.***

Ändring 160

Förslag till förordning

Bilaga II – tabellen

Kommissionens förslag

Flytande biogas (Bio-LNG) Primära produkter/ avfall/råvaru- blandning	0,05	Se direktiv (EU) 2018/2001	Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, mellanvarv)	2 755 MEPC245 (66) Förordning (EU) 2015/757	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, lågvarv)				1,7
			Flytande naturgas (LNG) Diesel (tvåbränsledrift)				0,2
			Mager förbränning, gnisttändning (LBSI, Lean burn spark ignited)				N/A

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring

Flytande biogas (Bio-LNG) Primära produkter/ avfall/råvaru- blandning	0,05	Se direktiv (EU) 2018/2001	Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, mellanvarv)	2 755 MEPC245 (66) Förordning (EU) 2015/757	***0***	***0,00011***	3,1
			Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, lågvarv)				1,7
			Flytande naturgas (LNG) Diesel (tvåbränsledrift)				0,2
			Mager förbränning, gnisttändning (LBSI, Lean burn spark ignited)				N/A

Ändring 161

Förslag till förordning

Bilaga II – stycke 8

Kommissionens förslag

Kolumn 4 innehåller utsläppsvärden uttryckta som koldioxidekvivalenter [gCO2eq/MJ]. För fossila bränslen ska ***endast*** normalvärdena i tabellen användas. För alla övriga bränslen (undantaget där det uttryckligen anges) ska värden beräknas med den metod eller de normalvärden som anges i direktiv (EU) 2018/2001 med avdrag för utsläpp vid förbränning som antas ske med fullständig oxidation av bränslet ([33]).

([33]) Se direktiv (EU) 2018/2001, bilaga V.C.1 a och uttrycket ”eu | = | utsläpp från bränsle som används”.

Ändring

Kolumn 4 innehåller utsläppsvärden uttryckta som koldioxidekvivalenter [gCO2eq/MJ]. För fossila bränslen ska normalvärdena i tabellen användas***, såvida inte faktiska värden kan erhållas genom certifiering eller direkta emissionsmätningar***. För alla övriga bränslen (undantaget där det uttryckligen anges) ska värden beräknas med den metod eller de normalvärden som anges i direktiv (EU) 2018/2001 med avdrag för utsläpp vid förbränning som antas ske med fullständig oxidation av bränslet ([33]).

([33]) Se direktiv (EU) 2018/2001, bilaga V.C.1 a och uttrycket ”eu | = | utsläpp från bränsle som används”.

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring 162

Förslag till förordning

Bilaga III – tabellen – rad 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
Alla andra utsläppsfria kraftkällor	***All teknik som uppnår utsläppsminskningar som är likvärdiga med eller är mer betydande än vad som skulle uppnås genom landströmsförsörjning.***

Ändring 163

Förslag till förordning

Bilaga V

Kommissionens förslag

BILAGA V

FORMLER FÖR ATT BERÄKNA ÖVERENSSTÄMMELSESALDO OCH STRAFFAVGIFTER i enlighet med artikel 20.1

Formel för att beräkna fartygets överensstämmelsesaldo

Följande formel för att beräkna ett fartygs överensstämmelsesaldo ska användas:

Överensstämmelsesaldo [gCO2eq/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{1} \mathbf{E_i} \right]$

Förklaring:

gCO_{2eq}	Gram koldioxidekvivalent
$GHGIE_{target}$	Gränsvärde för växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg i enlighet med artikel 4.2 i den här förordningen
$GHGIE_{actual}$	Årligt genomsnitt på växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg beräknat för den relevanta rapporteringsperioden

Formel för att beräkna den straffavgift som fastställs i artikel 20.1

Beloppet för den straffavgift som fastställs i artikel 20.1 ska beräknas enligt följande:

Straffavgift =	(Överensstämmelsesaldo/ $GHGIE_{actual}$) x omräkningsfaktor från MJ till ton VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2400 euro

Onsdagen, 19 oktober 2022

Ändring

BILAGA V

FORMLER FÖR ATT BERÄKNA ÖVERENSSTÄMMELSESALDO OCH ***KORRIGERANDE*** STRAFFAVGIFTER i enlighet med artikel 20.1

A. Formel för att beräkna fartygets överensstämmelsesaldo

a) Överensstämmelsesaldo med avseende på fartygets växthusgasintensitet på grundval av artikel 4.2

Följande formel för att beräkna ett fartygs överensstämmelsesaldo ska användas:

Överensstämmelsesaldo [gCO2eq/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

Förklaring:

gCO_{2eq}	Gram koldioxidekvivalent
$GHGIE_{target}$	Gränsvärde för växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg i enlighet med artikel 4.2 i den här förordningen
$GHGIE_{actual}$	Årligt genomsnitt på växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg beräknat för den relevanta rapporteringsperioden

b) Överensstämmelsesaldo med avseende på kvoten förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung på grundval av artikel 4a.3

Ö_RFNBO [% RFNBO] =	$(\%\ RFNBO_{quota} - \%\ RFNBO_{actual})$

Förklaring:

Ö_RFNBO	***Överensstämmelsesaldo med avseende på kvoten förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung på grundval av artikel 4a.3***
$\%\ RFNBO_{quota}$	***Kvoten förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung av den årliga genomsnittliga energi som används ombord på ett fartyg i enlighet med artikel 4a.3 i den här förordningen***
$RFNBO_{actual}$	***Andel av den årliga genomsnittliga energi som används ombord på ett fartyg som faktiskt tillgodoses med förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som uppfyller kraven i artikel 9.1 b***

B. Formel för att beräkna den straffavgift som fastställs i artikel 20.1

a) Korrigerande straffavgift med avseende på överensstämmelsesaldot för fartygets växthusgasintensitet på grundval av artikel 4.2

Onsdagen, 19 oktober 2022

BILAGA V

FORMLER FÖR ATT BERÄKNA ÖVERENSSTÄMMELSESALDO OCH ***KORRIGERANDE*** STRAFFAVGIFTER i enlighet med artikel 20.1

Beloppet för den straffavgift som fastställs i artikel 20.1 ska beräknas enligt följande:

Straffavgift =	(Överensstämmelsesaldo/ $GHGIE_{actual}$) x omräkningsfaktor från MJ till ton VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2400 euro

b) Korrigerande straffavgift med avseende på kvoten förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung på grundval av artikel 4a.3

Beloppet för den korrigerande straffavgift som fastställs i artikel 20.1a ska beräknas enligt följande:

Korrigerande straffavgift (RFNBO) =	***abs(Ö_RFNBO) x Ps x 3***

Förklaring:

Korrigerande straffavgift	***(i euro)***
abs(Ö_RFNBO)	***Det absoluta värdet av överensstämmelsesaldot för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung***
Ps	***Prisskillnaden mellan förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och fossila bränslen som är kompatibla med fartygsinstallationen***

Ändring 164

Förslag till förordning

Bilaga Va (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

BILAGA Va

BERÄKNING AV JUSTERAD BRÄNSLEMASSA OCH EXTRA ENERGI

För det första beskrivs i denna bilaga hur den justerade bränslemassan beräknas utifrån den extra energi som beror på de tekniska egenskaperna för ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller motsvarande isklass ([1a]) och den extra energi som används av ett fartyg i isklass IC, IB, IA eller IA Super eller motsvarande isklass till följd av sjöfart i isförhållanden. För det andra beskrivs hur den extra energin ska beräknas.

Justerad massa [Mj A]

Den justerade bränslemassan [Mi A] ska beräknas på grundval av den extra energi som används för sjöfart i isförhållanden och den extra energi som används på grund av tekniska egenskaper hos ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller motsvarande isklass. Företaget kan välja vilket bränsle "i" den extra energin ska allokeras till. Valt bränsle "i" måste vara ett av de bränslen som fartyget har förbrukat under rapporteringsperioden. Den mängd energi som motsvarar den förbrukade massan av bränsle "i" får vara mindre än mängden extra energi.

Den [Mi A] justerade massan av bränsle ”i” ska beräknas enligt följande:

$$M_{i\,A} = M_{i\,total} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions}, \quad \text{, (Ax.1)}$$

där Mi total betecknar den totala massan av bränsle ”i”, Mi additional due to ice class bränslemassan på grund av extra energiförbrukning för ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller en likvärdig isklass, och Mi additional due to ice conditions bränslemassan på grund av extra energiförbrukning till följd av sjöfart i isförhållanden.

Massan av bränsle ”i” som representerar den extra energiförbrukningen på grund av tekniska egenskaper hos ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller motsvarande isklass beräknas med

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ class}}{LCV_i}, \quad \text{, (Ax.2)}$$

där Eadditional due to ice class är den extra energiförbrukningen på grund av de tekniska egenskaperna hos ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller motsvarande isklass och LCVi är det lägre energivärdet för bränsle ”i”.

På samma sätt beräknas bränslemassan på grund av extra energiförbrukning till följd av sjöfart i isförhållanden med hjälp av

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}}{LCV_i}, \quad \text{, (Ax.3)}$$

där Eadditional due to ice conditions är den extra energiförbrukningen till följd av sjöfart i isförhållanden.

Extra energi på grund av isklass och till följd av sjöfart i isförhållanden

Den extra energiförbrukningen på grund av tekniska egenskaper hos ett fartyg i isklass IA eller IA Super eller motsvarande isklass ska beräknas enligt följande

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \quad \text{, (Ax.4)}$$

där Evoyages, total betecknar den totala energi som förbrukas för alla resor och Eadditional due to ice conditions den extra energiförbrukning till följd av sjöfart i isförhållanden.

Den totala energi som förbrukas för alla resor ska beräknas med hjälp av

$$E_{voyages,\ total} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ total} \times LCV_i + E_{elect.,\ voyages,\ total}, \quad \text{, (Ax.5)}$$

där Mi, voyages, total betecknar massan bränsle ”i” som förbrukas för alla resor som omfattas av förordningen, LCVi det lägre energivärdet för bränsle ”i” och Eelect., voyages, total den samlade mängden elektricitet som levereras till fartyget och som används för alla resor.

Massan av bränsle i Mi, voyages, total som förbrukas för alla resor som omfattas av denna förordning beräknas med

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad \text{, (Ax.6)}$$

där Mi, voyages between MS betecknar den sammanlagda bränslemassan som förbrukas vid alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, Mi, voyages from MS den sammanlagda massan bränsle som förbrukas vid alla resor som avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, och Mi, voyages to MS den sammanlagda massan bränsle som förbrukas vid resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. Den förbrukade mängden elektricitet som levererats till fartyg Eelect., voyages total kan beräknas på samma sätt.

Den extra energiförbrukningen på grund av färd i isförhållanden beräknas enligt följande

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}, \quad \text{, (Ax.7)}$$

där Evoyages, open water betecknar den energi som förbrukas under resor i öppet vatten och Evoyages, ice conditions, adjusted den justerade energi som förbrukas i isförhållanden.

Den energi som förbrukas för resor som endast inbegriper sjöfart i öppet vatten beräknas enligt följande

$$E_{voyages,\ open\ water} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.8)$$

där Evoyages, ice conditions betecknar energi som förbrukas för sjöfart i isförhållanden, vilket beräknas enligt följande

$$E_{voyages,\ ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions} \times LCV_i + E_{elect.,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.9)$$

där Mi, voyages, ice conditions betecknar massan av bränsle "i" som förbrukas för sjöfart i isförhållanden, och Eelect., voyages, total betecknar den mängd elektricitet som levereras till fartyget och som förbrukas vid sjöfart i isförhållanden.

Massan av bränsle "i" som förbrukas för sjöfart i isförhållanden beräknas enligt följande

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.10)$$

där Mi, voyages between MS, ice cond. betecknar den sammanlagda bränslemassan som förbrukas av ett isklassat fartyg vid sjöfart i isförhållanden mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, Mi, voyages from MS den sammanlagda massan bränsle som förbrukas av ett isklassat fartyg vid sjöfart i isförhållanden under alla resor som avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, och Mi, voyages to MS den sammanlagda massan bränsle som förbrukas av ett isklassat fartyg vid sjöfart i isförhållanden under resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. Den förbrukade mängden elektricitet som levererats till fartyg Eice conditions kan beräknas på samma sätt.

Den totala energi som förbrukas i isförhållanden ska beräknas med hjälp av

1)

$$E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}, \quad (Ax.11)$$

med tillryggal $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ *id sjöfart i isförhållanden Dice conditions och energiförbrukning per tillryggalagd sträcka i öppet vatten .*

Tillryggalagd sträcka vid färd i isförhållanden Dice conditions ska beräknas enligt följande

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.12)$$

där Dvoyages between MS, ice cond. betecknar den totala tillryggalagda sträckan vid sjöfart i isförhållanden mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, Dvoyages from MS den totala tillryggalagda sträckan vid sjöfart i isförhållanden när det gäller alla resor som avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, och Dvoyages to MS den totala tillryggalagda sträckan vid sjöfart i isförhållanden när det gäller resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Det senare ska fastställas enligt följande

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \frac{E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}, \quad (Ax.13)$$

där Evoyages, ice conditions betecknar energiförbrukningen vid sjöfart i isförhållanden och Dtotal den totala tillryggalagda sträckan per år.

Den totala tillryggalagda sträckan per år ska beräknas enligt följande

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.14)$$

där Dvoyages between MS betecknar den sammanlagda tillryggalagda sträckan mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, Dvoyages from MS den sammanlagda tillryggalagda sträckan när det gäller alla resor som avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, och Dvoyages to MS den sammanlagda tillryggalagda sträckan när det gäller resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

([1a]) Se Helcoms rekommendation 25/7 på http://www.helcom.fi för ytterligare information om motsvarighet mellan isklasser.