

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2015/757****af 29. april 2015****om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF <sup>(3)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 406/2009/EF <sup>(4)</sup>, som opfordrer alle økonomiske sektorer, herunder den internationale søfartssektor, til at bidrage til at nå emissionsreduktioner, fastsætter, at hvis medlemsstaterne ikke senest den 31. december 2011 har godkendt en international aftale indgået inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om medtagelse af emissionerne fra international søfart i reduktionsmålene, eller hvis Fællesskabet ikke inden samme dato har godkendt en sådan aftale inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, bør Kommissionen forelægge et forslag om medtagelse af emissionerne fra international søfart i Fællesskabets reduktionsforpligtelse med henblik på den foreslåede retsakts ikrafttræden senest i 2013. Et sådant forslag bør begrænse eventuelle negative følger for Fællesskabets konkurrenceevne mest muligt og samtidig tage hensyn til de potentielle miljømæssige fordele.
- (2) Søtransport har en indvirkning på det globale klima og luftkvaliteten som følge af emissionerne af kuldioxid (CO<sub>2</sub>) og andre emissioner, som den skaber, som f.eks. nitrogenoxider (NO<sub>x</sub>), svovloxider (SO<sub>x</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), partikler og sod.
- (3) International søfart er det eneste transportmiddel, som ikke er medtaget i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasemissionerne. Ifølge den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til denne forordning, steg EU-relaterede CO<sub>2</sub>-emissioner fra international skibsfart med 48 % mellem 1990 og 2007.
- (4) I lyset af den hastige udvikling inden for den videnskabelige forståelse af ikke-CO<sub>2</sub>-relaterede emissioner fra søtransportens indvirkning på det globale klima bør der i forbindelse med denne forordning regelmæssigt gennemføres en ajourført vurdering af denne indvirkning. Kommissionen bør på grundlag af sine vurderinger analysere betydningen for politikker og foranstaltninger med henblik på at mindske disse emissioner.
- (5) I Europa-Parlamentets beslutning af 5. februar 2014 om en ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030 blev Kommissionen og medlemsstaterne opfordret til frem til 2030 at fastsætte et bindende EU-mål for en reduktion af de nationale drivhusgasemissioner på mindst 40 % i forhold til 1990-niveauet. Europa-Parlamentet påpegede også, at alle økonomiske sektorer er nødt til at bidrage til at nedbringe drivhusgasemissionerne, hvis EU skal løfte sin del af den globale opgave.

<sup>(1)</sup> EUT C 67 af 6.3.2014, s. 170.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 16.4.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 5.3.2015 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets holdning af 28.4.2015 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på at forbedre og udvide ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 63).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 406/2009/EF af 23. april 2009 om medlemsstaternes indsats for at reducere deres drivhusgasemissioner med henblik på at opfylde Fællesskabets forpligtelser til at reducere drivhusgasemissionerne frem til 2020 (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 136).

- (6) I sine konklusioner af 23. og 24. oktober 2014 godkendte Det Europæiske Råd et bindende EU-mål for reduktion af EU's egne drivhusgasemissioner på mindst 40 % senest i 2030 i forhold til 1990. Det Europæiske Råd påpegede også vigtigheden af at reducere drivhusgasemissioner og risici i tilknytning til afhængigheden af fossile brændstoffer i transportsektoren og opfordrede Kommissionen til videre at undersøge instrumenter og foranstaltninger med henblik på en sammenhængende og teknologisk neutral tilgang til bl.a. at fremme emissionsreduktion og energieffektivitet på transportområdet.
- (7) I syvende miljøhandlingsprogram <sup>(1)</sup> påpeges det også, at alle økonomiske sektorer vil skulle bidrage til at nedbringe drivhusgasemissionerne, hvis EU skal løfte sin del af den globale opgave. I den forbindelse påpeges det i syvende miljøhandlingsprogram, at hvidbogen om transport fra 2011 skal understøttes af en stærk politikramme.
- (8) I juli 2011 vedtog IMO tekniske og operationelle foranstaltninger, navnlig designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet (SEEMP), som skal medføre forbedringer med hensyn til at mindske den ventede stigning i drivhusgasemissioner, men som ikke i sig selv kan føre til de absolutte reduktioner af drivhusgasemissioner fra international skibsfart, som er nødvendige for at sikre, at bestræbelserne stemmer overens med målet om at begrænse den globale temperaturstigning til 2 °C.
- (9) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissionerne fra skibe reduceres med op til 75 % ved at anvende operationelle foranstaltninger og gennemføre eksisterende teknologier, idet en betydelig del af disse foranstaltninger kan betragtes som omkostningseffektive, og at de derfor kan tilbyde sektoren nettofordele, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.
- (10) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV-system) af CO<sub>2</sub>-emissioner baseret på skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser, sammen med emissioner fra andre sektorer, der allerede medvirker til at opfylde den forpligtelse. Offentlig adgang til emissionsdata vil bidrage til at fjerne markedshindringer, der hindrer gennemførelsen af mange omkostningsnegative foranstaltninger, som ville nedbringe drivhusgasemissioner fra søtransport.
- (11) Vedtagelsen af foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner og brændstofforbrug hæmmes af eksisterende markedshindringer såsom en mangel på pålidelige oplysninger om skibes brændstofeffektivitet eller en mangel på tilgængelige teknologier til ombygning af skibe, manglende adgang til finansiering af investeringer i skibes effektivitet og splittede incitamenter, eftersom skibsejerne ikke vil få fuld fordel af deres investeringer i skibes effektivitet, når brændstofregningerne betales af operatørerne.
- (12) Resultaterne af høringen af interesserede parter og drøftelserne med de internationale partnere viser, at der bør anvendes en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse vedrørende reduktion af drivhusgasser med gennemførelse af et robust MRV-system for CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport som det første trin og fastsættelse af priserne for sådanne emissioner på et senere tidspunkt. Denne tilgang gør det lettere at gøre betydelige fremskridt på internationalt plan med hensyn til at nå til enighed om målene for reduktion af drivhusgasemissioner og supplerende foranstaltninger med henblik på at opnå sådanne reduktioner med færrest mulige omkostninger.
- (13) Indførelsen af et MRV-system i Unionen ventes at medføre emissionsreduktioner på op til 2 % sammenlignet med status quo og en reduktion i de samlede nettoomkostninger på op til 1,2 mia. EUR inden 2030, eftersom dette kan bidrage til at fjerne markedshindringerne, navnlig vedrørende manglen på oplysninger om skibes effektivitet, ved at stille sammenlignelige og pålidelige oplysninger om brændstofforbrug og energieffektivitet til rådighed for de relevante markeder. Disse lavere transportomkostninger bør fremme den internationale handel. Endvidere er et robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning, effektivitetsstandard eller anden foranstaltning, uanset om det anvendes i EU eller globalt. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi. På grund af skibsfartens internationale karakter vil den foretrukne og mest effektive metode til at reducere emissioner fra den internationale søtransport være en globalt aftalt tilgang.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1386/2013/EU af 20. november 2013 om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2020 »Et godt liv i en ressourcebegrænset verden« (EUT L 354 af 28.12.2013, s. 171).

- (14) Alle sejladsere i Unionen, alle sejladsere ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejladsere fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen, herunder ballastsejladser, bør anses for relevante med hensyn til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner i EU-havne, herunder emissioner forårsaget af skibe, der ligger ved kaj eller bevæger sig i en havn, bør også være omfattet, navnlig når der findes specifikke foranstaltninger til at reducere eller undgå dem. Disse regler bør anvendes uden forskelsbehandling for alle skibe, uanset deres flag. Eftersom denne forordning fokuserer på søtransport, bør den imidlertid ikke indføre krav om overvågning, rapportering og verifikation af skibenes bevægelser eller aktiviteter, der ikke tjener til transport af fragt eller passagerer til kommercielle formål, som f.eks. opmudring, isbrydning, nedlægning af rør eller aktiviteter i forbindelse med offshoreanlæg.
- (15) For at sikre lige vilkår for skibe, der sejler under mindre gunstige klimaforhold, bør det være muligt at inkludere specifikke oplysninger om et skibs isklasse og dets sejlads i is i de data, der overvåges i henhold til denne forordning.
- (16) Det foreslåede MRV-system bør udformes som en forordning for at tage højde for de komplicerede og yderst tekniske bestemmelser, der skal indføres, behovet for ensartede regler for hele Unionen for at afspejle søtransportens internationale karakter med de utallige skibe, der ventes at anløbe havnene i forskellige medlemsstater, og for at fremme gennemførelsen i hele Unionen.
- (17) Et robust skibsspecifikt MRV-system i Unionen bør baseres på en beregning af emissionerne fra det brændstof, der forbruges på sejladsere til og fra Unionens anløbshavne, eftersom oplysninger om brændstofsalg ikke kan give en tilstrækkelig præcis vurdering af brændstofforbruget inden for det specifikke område på grund af skibenes store tankkapacitet.
- (18) Unionens MRV-system bør også omfatte andre relevante oplysninger for at kunne bestemme skibes effektivitet eller for at kunne foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner og samtidig respektere fortroligheden for så vidt angår kommercielle eller industrielle oplysninger. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.
- (19) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig for små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost-benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af drivhusgasemissionerne fra søtransport i fare, bør reglerne for MRV kun gælde store udledningskilder. Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, der anløber og forlader Unionens havne, er der valgt en grænse på 5 000 bruttoton (BT). Skibe på over 5 000 BT udgør omkring 55 % af de skibe, der anløber Unionens havne, og står for omkring 90 % af emissionerne. Denne ikkediskriminerende grænse vil sikre, at de mest relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed MRV-systemets miljøeffektivitet.
- (20) For at reducere den administrative byrde for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne udelukkende fokusere på CO<sub>2</sub> som den mest relevante drivhusgas, der udledes af søtransport.
- (21) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. Selskaber bør derfor have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder: brug af bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke om bord, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En overvågningsplan, der er specifik for hvert skib, bør dokumentere det valg, der træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.
- (22) Ethvert selskab, som er ansvarligt for en hel rapporteringsperiode for et skib, der udøver skibsfartsaktiviteter, bør anses for at være ansvarligt for alle de overvågnings- og rapporteringsforpligtelser, som opstår i forbindelse med denne rapporteringsperiode, herunder indsendelse af en emissionsrapport, som er verificeret på tilfredsstillende vis. I tilfælde af selskabsskifte bør det nye selskab kun være ansvarligt for de overvågnings- og rapporteringsforpligtelser, som vedrører den rapporteringsperiode, hvorunder selskabsskiftet har fundet sted. For at fremme opfyldelsen af disse mål bør det nye selskab modtage en kopi af den seneste overvågningsplan og, hvor det er relevant, et overensstemmelsesdokument.

- (23) Andre drivhusgasser og klimapåvirkende eller luftforurenende stoffer bør ikke omfattes af Unionens MRV-system på dette tidspunkt for at undgå krav om at installere måleudstyr, som ikke er tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, og som kunne hæmme gennemførelsen af Unionens MRV-system.
- (24) IMO's internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol) fastsætter en forpligtelse til at anvende EEDI i forbindelse med nye skibe og til at anvende SEEMP'er for hele verdens flåde.
- (25) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører bør rapporteringen og offentliggørelsen af de rapporterede oplysninger tilrettelægges årligt. Fortrolighedsproblemer bør løses ved at begrænse offentliggørelsen af emissioner, brændstofforbrug og effektivitetsrelaterede oplysninger til årlige gennemsnit og samlede tal. For at sikre, at beskyttelsen af legitime kommercielle interesser, der tilsidesætter en offentlig interesse i offentliggørelse, ikke undermineres, bør der i særlige tilfælde og på selskabets anmodning gælde forskellige niveauer af dataaggregering. De data, der rapporteres til Kommissionen, bør integreres med statistikker, i det omfang sådanne data er relevante for udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/504/EU <sup>(1)</sup>.
- (26) Verifikation af akkrediterede verifikatorer bør sikre, at overvågningsplaner og emissionsrapporter er korrekte og overholder kravene fastsat i denne forordning. Som et vigtigt element med hensyn til at forenkle verifikationen bør verifikatorer kontrollere dataenes troværdighed ved at sammenligne de rapporterede data med skøn baseret på skibets sporingsdata og karakteristika. Disse skøn kan stilles til rådighed af Kommissionen. For at sikre uvildighed bør verifikatorer være uafhængige og kompetente juridiske enheder og bør akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer, der er etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 <sup>(2)</sup>.
- (27) Et overensstemmelsesdokument udstedt af verifikatoren bør opbevares om bord på skibe for at vise, at de opfylder forpligtelserne vedrørende overvågning, rapportering og verifikation. Verifikatorerne bør underrette Kommissionen om, at de har udstedt sådanne dokumenter.
- (28) Baseret på erfaring fra lignende opgaver vedrørende søfartssikkerhed bør Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) inden for rammerne af sit mandat støtte Kommissionen ved at gennemføre visse opgaver.
- (29) Håndhævelsen af forpligtelserne vedrørende MRV-systemet bør tage udgangspunkt i eksisterende instrumenter, nemlig de instrumenter, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF <sup>(3)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF <sup>(4)</sup>, samt i oplysninger om udstedelse af overensstemmelsesdokumentet. Det dokument, der bekræfter, at skibet opfylder overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne, bør tilføjes til listen over certifikater og dokumenter, jf. bilag IV til direktiv 2009/16/EF.
- (30) Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at inspicere skibe, der anløber havne under deres jurisdiktion, og for hvilke der ikke foreligger visse krævede oplysninger vedrørende overensstemmelsesdokumentet.
- (31) Misligholdelse af bestemmelserne i denne forordning bør medføre sanktioner. Medlemsstaterne bør fastsætte regler for sådanne sanktioner. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- (32) For skibe, hvis manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene strækker sig over to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvor andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har kunnet sikre overholdelsen, er det relevant at give mulighed for bortvisning. En sådan foranstaltning bør i denne henseende give mulighed for at afhjælpe tilfælde af manglende overholdelse inden for rimelig tid.
- (33) Medlemsstater, der ikke har søhavne på deres område, og som ikke har skibe, der fører deres flag, og som er omfattet af denne forordning, eller som har lukket deres nationale skibsregister, bør kunne gøre en undtagelse fra bestemmelserne om sanktioner i denne forordning, så længe der ikke er skibe, der fører deres flag.

<sup>(1)</sup> Kommissionens afgørelse 2012/504/EU af 17. september 2012 om Eurostat (EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132).

- (34) Unionens MRV-system bør tjene som model for gennemførelsen af et globalt MRV-system. Et globalt MRV-system er at foretrække, idet det angiveligt vil være mere effektivt på grund af dets større anvendelsesområde. Kommissionen bør i denne forbindelse og med henblik på at lette udarbejdelsen af internationale regler i IMO-regi for så vidt angår overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport løbende udveksle relevante oplysninger om gennemførelsen af denne forordning med IMO og andre relevante internationale organer, og relevante oplysninger bør indsendes til IMO. Såfremt der indgås en aftale om et globalt MRV-system, bør Kommissionen revurdere Unionens MRV-system med henblik på at ensrette det med det globale MRV-system.
- (35) For at tage hensyn til relevante internationale regler og internationale og europæiske standarder samt den teknologiske og videnskabelige udvikling bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at revurdere visse tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikationsaktiviteterne og metoderne til akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og til Rådet.
- (36) For at sikre ensartede betingelser for brugen af standardskabeloner til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre relevante oplysninger, for brugen af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre relevante oplysninger til Kommissionen og de berørte flagstats myndigheder, for præciseringen af tekniske regler, der specificerer de foreskrevne parametre for andre kategorier af skibe end passagerskibe, ro-ro-skibe og containerskibe, og for revisionen af disse parametre bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (37) Målet for denne forordning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere drivhusgasemissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af søtransportens internationale karakter, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (38) Reglerne om etablering af MRV-systemet bør være i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF <sup>(2)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 <sup>(3)</sup>.
- (39) Denne forordning bør træde i kraft den 1. juli 2015 for at sikre, at medlemsstaterne og de relevante interesserede parter har tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på en effektiv anvendelse af denne forordning, inden den første rapporteringsperiode starter den 1. januar 2018 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## KAPITEL I

### GENERELLE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

#### Formål

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO<sub>2</sub>) og af andre relevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

*Artikel 2***Anvendelsesområde**

1. Denne forordning gælder for skibe på over 5 000 bruttotonnage med hensyn til de CO<sub>2</sub>-emissioner, der udledes, når de sejler fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion.
2. Denne forordning gælder ikke krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, eller statsskibe, der anvendes til ikkekommercielle formål.

*Artikel 3***Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- a) »CO<sub>2</sub>-emissioner«: udledning af CO<sub>2</sub> i atmosfæren fra skibe
- b) »anløbshavn«: en havn, hvor et skib tager ophold for at laste eller losse fragt eller for at ud- eller indskibe passagerer, og dermed er ophold udelukkende med henblik på at påfylde brændstof på, proviantere, skifte besætning, sejle i tørdok eller foretage reparationer på skibet og/eller dets udstyr, ophold i havn, fordi skibet har behov for hjælp eller er i nød, skibsoverførsler uden for havnen og ophold udelukkende for at søge ly i forbindelse med ugunstige vejrforhold eller af nødvendighed på grund af eftersøgnings- og redningsaktiviteter, udelukket
- c) »sejlads«: bevægelse af et skib, der udgår fra eller anløber en anløbshavn, og hvis formål det er at transportere passagerer eller fragt til kommercielle formål
- d) »selskab«: skibsejeren eller en anden organisation eller person som f.eks. forvalteren eller bareboatbefragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet for skibsejeren
- e) »bruttotonnage« (BT): bruttotonnage beregnet i henhold til reglerne for måling af tonnage i bilag I til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i London den 23. juni 1969, eller eventuelle efterfølgende konventioner
- f) »verifikator«: juridisk enhed, der gennemfører verifikationsaktiviteter, og som akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008 og denne forordning
- g) »verifikation«: de aktiviteter, der udføres af en verifikator, for at vurdere om de af selskabet indsendte dokumenter opfylder kravene i denne forordning
- h) »overensstemmelsesdokument«: et skibsspecifikt dokument, der udstedes til et selskab af en verifikator, der bekræfter, at det pågældende skib har opfyldt kravene i denne forordning i en bestemt rapporteringsperiode
- i) »andre relevante oplysninger«: oplysninger vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibes brændstofforbrug, transportarbejde og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og vurdere skibenes præstationer
- j) »emissionsfaktor«: den gennemsnitlige emission af en drivhusgas i forhold til aktivitetsdata for en kildestrøm, hvor der antages en fuldstændig oxidation i forbindelse med forbrændingen og en komplet omdannelse i forbindelse med alle andre kemiske reaktioner
- k) »usikkerhed«: en parameter, der er knyttet til resultatet af bestemmelsen af en størrelse, som beskriver spredningen i de værdier, der med rimelighed kan tilskrives den pågældende størrelse, herunder indflydelsen fra både systematiske og tilfældige faktorer, og som udtrykt som en procentdel beskriver et konfidensinterval omkring gennemsnitsværdien, der omfatter 95 % af de beregnede værdier under hensyntagen til en eventuel asymmetri i fordelingen af værdier
- l) »konservativ«: definition af en række forudsætninger for at sikre, at de årlige emissioner ikke undervurderes, og afstande eller fragtmængder ikke overvurderes
- m) »rapporteringsperiode«: ét kalenderår, hvori CO<sub>2</sub>-emissioner skal overvåges og rapporteres. For sejlads, der indledes i ét kalenderår og afsluttes i et andet, indberettes overvågnings- og rapporteringsdataene i det første kalenderår

- n) »skib ved kaj«: et skib, som er sikkert forøjet eller ankeret op i en havn under en medlemsstats jurisdiktion i forbindelse med lastning, losning eller ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor der ikke foretages ladningsvirksomhed
- o) »isklasse«: den vurdering, skibet har fået af de kompetente nationale myndigheder i flagstaten eller af en organisation, som er anerkendt af den stat, og som viser, at skibet er blevet konstrueret til sejlads i farvande med havis.

## KAPITEL II

### OVERVÅGNING OG RAPPORTERING

#### AFDELING 1

#### **Principper og metoder for overvågning og rapportering**

##### Artikel 4

#### **Almindelige principper for overvågning og rapportering**

1. I overensstemmelse med artikel 8-12 skal selskaberne for hvert af deres skibe overvåge og rapportere de relevante parametre i en rapporteringsperiode. De skal foretage overvågningen og rapporteringen for alle havne under en medlemsstats jurisdiktion og for alle sejlads til eller fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion.
2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte CO<sub>2</sub>-emissioner fra forbrænding af brændstof, når skibene befinder sig til søs og ved kaj. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.
3. Overvågningen og rapporteringen skal være ensartet og sammenlignelig over tid. Selskaberne skal med henblik herpå anvende samme overvågningsmetoder og datasæt med forbehold af de ændringer, som verifikatoren har vurderet.
4. Selskaberne skal indhente, registrere, samle, analysere og dokumentere overvågningsdata, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer og aktivitetsdata, på gennemsigtig vis for at sætte verifikatoren i stand til at gengive bestemmelsen af CO<sub>2</sub>-emissionerne.
5. Selskaberne skal sikre, at bestemmelsen af CO<sub>2</sub>-emissionerne hverken sker systematisk eller bevidst upræcist. De skal afgrænse og mindske eventuelle kilder til unøjagtigheder.
6. Selskaberne skal sørge for, at integriteten af de CO<sub>2</sub>-emissionsdata, som skal overvåges og rapporteres, kan fastslås med rimelig sikkerhed.
7. Selskaberne skal bestræbe sig på at tage hensyn til henstillingerne i de verifikationsrapporter, der udarbejdes i henhold til artikel 13, stk. 3 eller 4, i deres efterfølgende overvågning og rapportering.

##### Artikel 5

#### **Metoder til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre relevante oplysninger**

1. Med henblik på artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne for hvert af deres skibe bestemme CO<sub>2</sub>-emissionerne i overensstemmelse med en af metoderne i bilag I og overvåge andre relevante oplysninger i overensstemmelse med reglerne i bilag II eller regler vedtaget i henhold til dette.
2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 for at ændre metoderne i bilag I og reglerne i bilag II med henblik på at tage hensyn til relevante internationale regler samt internationale og europæiske standarder. Kommissionen tillægges også beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 for at ændre bilag I og II med henblik på at forbedre elementerne i overvågningsmetoderne heri i lyset af den teknologiske og videnskabelige udvikling.

#### AFDELING 2

#### **Overvågningsplan**

##### Artikel 6

#### **Overvågningsplanens indhold og indsendelse**

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan for hvert af deres skibe til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre relevante oplysninger.

2. Uanset bestemmelserne i stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der første gang falder ind under denne forordnings anvendelsesområde efter den 31. august 2017, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder efter hvert skibs første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.
3. Overvågningsplanen skal bestå af fuldstændig og gennemsigtig dokumentation for overvågningsmetoden for det berørte skib og skal mindst indeholde følgende elementer:
  - a) identifikation af skibet og skibets type, herunder dets navn, dets IMO-identifikationsnummer, dets registreringshavn eller hjemsted og navnet på skibets ejer
  - b) selskabets navn og adresse, telefonnummer og e-mailadresse på en kontaktperson
  - c) en beskrivelse af følgende CO<sub>2</sub>-emissionskilder om bord på skibet: hovedmotorer, hjælpemotorer, gasturbiner, kedler og inertgasgeneratorer og de anvendte brændstoftyper
  - d) en beskrivelse af de procedurer, systemer og ansvarsområder, der anvendes til at ajourføre listen over CO<sub>2</sub>-emissionskilder i løbet af rapporteringsperioden
  - e) en beskrivelse af de procedurer, der anvendes til at overvåge, at listen over sejlads er fuldstændig
  - f) en beskrivelse af procedurerne for overvågning af skibets brændstofforbrug, herunder:
    - i) den metode, der er valgt blandt de i bilag I opregnede, til beregning af brændstofforbruget for hver CO<sub>2</sub>-emissionskilde, herunder, hvor dette er relevant, en beskrivelse af det anvendte måleudstyr
    - ii) procedurerne for måling af brændstoftilfyldning og brændstofindholdet i tanke, en beskrivelse af det anvendte måleudstyr og procedurerne, der benyttes til at registrere, hente, overføre og lagre oplysninger om målinger, alt efter hvad der er relevant
    - iii) den metode, der er valgt til bestemmelse af densitet, hvor dette er relevant
    - iv) en procedure til sikring af, at den samlede usikkerhed ved brændstofmåling overholder denne forordnings krav, og hvor det er muligt med henvisning til national lovgivning, klausuler i kundekontrakter eller brændstofleverandørens standarder for nøjagtighed
  - g) de anvendte emissionsfaktorer for hver brændstoftype, eller for så vidt angår alternative brændstoffer, metoderne til bestemmelse af emissionsfaktorerne, herunder fremgangsmåden ved prøveudtagning, analysemetoder og en beskrivelse af de benyttede laboratorier med disse laboratoriers ISO 17025-akkreditering, hvor en sådan forefindes
  - h) en beskrivelse af de anvendte procedurer til bestemmelse af aktivitetsdata pr. sejlads, herunder:
    - i) procedurerne, ansvarsområderne og datakilderne til bestemmelse og registrering af afstanden
    - ii) procedurerne, ansvarsområderne, formler og datakilderne til bestemmelse og registrering af fragt og antal passagerer, alt efter hvad der er relevant
    - iii) procedurerne, ansvarsområderne, formlerne og datakilderne til bestemmelse og registrering af den tid, der er tilbragt til søs mellem afgangshavnen og ankomsthavnen
  - i) en beskrivelse af den anvendte metode til bestemmelse af surrogatdata til brug for manglende data
  - j) en revisionsjournal for at registrere alle detaljer om revisionshistorikken.
4. Overvågningsplanen kan også indeholde oplysninger om skibets isklasse og/eller procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af den tilbagelagte distance og den tid, der er medgået til sejlads i is.
5. Selskaberne skal anvende standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner. Disse skabeloner, herunder tekniske regler for ensartet anvendelse heraf, skal fastlægges af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.

#### Artikel 7

#### Ændringer af overvågningsplanen

1. Selskaberne skal løbende og mindst én gang om året kontrollere, om et skibs overvågningsplan afspejler skibets art og funktion, samt om overvågningsmetoden kan forbedres.

2. Selskaber skal ændre overvågningsplanen i enhver af de følgende situationer:
  - a) hvis der sker et selskabsskifte
  - b) hvis der forekommer nye CO<sub>2</sub>-emissioner som følge af nye emissionskilder eller som følge af, at der anvendes nye brændstoffer, som endnu ikke er indeholdt i overvågningsplanen
  - c) hvis tilgængeligheden af data har ændret sig, fordi der anvendes nye måleudstyrstyper, nye prøvetagningsmetoder eller analysemetoder eller af andre årsager, som kan medføre større nøjagtighed i bestemmelsen af CO<sub>2</sub>-emissioner
  - d) hvis data fremkommet ved den anvendte overvågningsmetode har vist sig at være ukorrekte
  - e) hvis det konstateres, at dele af overvågningsplanen ikke stemmer overens med kravene i denne forordning, og selskabet skal revidere den, jf. artikel 13, stk. 1.
3. Selskaberne skal uden unødigt ophold underrette verifikatorerne om alle forslag til ændring af overvågningsplanen.
4. Ændringer af overvågningsplanen, jf. stk. 2, litra b), c) og d), i denne artikel, skal vurderes af verifikatoren i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1. Efter vurderingen underretter verifikatoren selskabet om, hvorvidt disse ændringer nu stemmer overens.

### AFDELING 3

## **Overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre relevante oplysninger**

### Artikel 8

#### **Overvågning af aktiviteter i rapporteringsperioden**

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den overvågningsplan, der er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, overvåge CO<sub>2</sub>-emissionerne for hvert skib pr. sejlads og årligt ved hjælp af den relevante metode til bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne af de metoder, der er anført i bilag I, del B, og ved at beregne CO<sub>2</sub>-emissionerne i overensstemmelse med bilag I, del A.

### Artikel 9

#### **Overvågning pr. sejlads**

1. På grundlag af den overvågningsplan, der vurderes i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, skal selskaberne for hvert skib, der anløber eller forlader, og for hver sejlads til eller fra, en havn, under en medlemsstats jurisdiktion overvåge følgende oplysninger i overensstemmelse med bilag I, del A, og bilag II, del A:
  - a) afgangshavn og ankomsthavn, herunder dato og tidspunkt for afgang og ankomst
  - b) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt
  - c) udledt CO<sub>2</sub>
  - d) tilbagelagt distance
  - e) tid til søs
  - f) fragt
  - g) transportarbejde.

Selskaberne kan også overvåge oplysninger vedrørende skibets isklasse og sejlads i is, hvor dette er relevant.

2. Uanset denne artikels stk. 1 og med forbehold af artikel 10 er et selskab undtaget fra forpligtelsen til at overvåge oplysningerne i denne artikels stk. 1 pr. sejlads for så vidt angår et specifikt skib, hvis:
  - a) alle skibets sejlads i løbet af rapporteringsperioden enten indledes eller afsluttes i en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og
  - b) skibet ifølge fartplanen foretager mere end 300 sejlads i løbet af rapporteringsperioden.

*Artikel 10***Årlig overvågning**

På grundlag af den overvågningsplan, der vurderes i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, skal selskaberne for hvert skib og for hvert kalenderår overvåge følgende parametre i overensstemmelse med bilag I, del A, og bilag II, del B:

- a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt
- b) samlet mængde udledt CO<sub>2</sub>, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
- c) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion
- d) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejlads med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion
- e) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejlads til havne under en medlemsstats jurisdiktion
- f) CO<sub>2</sub>-emissioner udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj
- g) samlet tilbagelagt distance
- h) samlet tid til søs
- i) samlet transportarbejde
- j) gennemsnitlig energieffektivitet.

Selskaberne kan overvåge oplysninger vedrørende skibets isklasse og sejlads i is, hvor dette er relevant.

Selskaberne kan også overvåge brændstofforbrug og udledt CO<sub>2</sub> fordelt på andre kriterier, som er defineret i overvågningsplanen.

*AFDELING 4***Rapportering***Artikel 11***Emissionsrapportens indhold**

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år senest den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner og andre relevante oplysninger for hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med artikel 13.
2. Såfremt et skib skifter selskab, skal det nye selskab sikre, at hvert skib, som det er ansvarligt for, opfylder kravene i denne forordning for hele den rapporteringsperiode, hvorunder det er ansvarligt for det relevante skib.
3. Selskabernes emissionsrapport skal indeholde følgende oplysninger:
  - a) data, der identificerer skibet og selskabet, herunder:
    - i) skibets navn
    - ii) IMO-identifikationsnummer
    - iii) registreringshavn eller hjemsted
    - iv) skibets isklasse, hvis den fremgår af overvågningsplanen
    - v) skibets tekniske effektivitet (designindekset for energieffektivitet (EEDI) eller den anslåede indekssværdi (EIV) i overensstemmelse med IMO's beslutning MEPC.215 (63), hvor dette er relevant)
    - vi) skibsejerens navn
    - vii) skibsejerens adresse og hjemsted

- viii) selskabets navn (hvis det ikke er skibsejeren)
  - ix) selskabets adresse (hvis det ikke er skibsejeren) og hjemsted
  - x) adresse, telefonnummer og e-mailadresse på en kontaktperson
- b) identiteten af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten
  - c) oplysninger om den anvendte overvågningsmetode og den dermed forbundne usikkerhed
  - d) resultaterne af den årlige overvågning af parametre i overensstemmelse med artikel 10.

#### Artikel 12

### Emissionsrapportens format

1. Emissionsrapporten skal indsendes ved hjælp af automatiske systemer og dataudvekslingsformater, herunder elektroniske skabeloner.
2. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de tekniske regler for dataudvekslingsformaterne, herunder de elektroniske skabeloner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.

#### KAPITEL III

### VERIFIKATION OG AKKREDITERING

#### Artikel 13

### Omfanget af akkrediteringsaktiviteterne og verifikationsrapporten

1. Verifikatoren vurderer, om overvågningsplanen opfylder kravene i artikel 6 og 7. Såfremt verifikatorens vurdering konstaterer afvigelser i forhold til disse krav, reviderer det berørte selskab sin overvågningsplan i henhold hertil og forelægger den reviderede plan for verifikatoren med henblik på en endelig vurdering, inden rapporteringsperioden starter. Selskabet enes med verifikatoren om den nødvendige tidsfrist for indførelse af disse revisioner. Denne tidsfrist må under alle omstændigheder ikke ligge efter rapporteringsperiodens begyndelse.

2. Verifikatoren skal vurdere, om emissionsrapporten opfylder kravene i artikel 8-12 og i bilag I og II.

Verifikatoren skal navnlig vurdere, om CO<sub>2</sub>-emissionerne og andre relevante oplysninger i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen.

3. Såfremt verifikationsvurderingen med rimelig garanti fra verifikatoren konkluderer, at emissionsrapporten ikke indeholder væsentlige ukorrekte angivelser, udsteder verifikatoren en verifikationsrapport, som konstaterer, at emissionsrapporten er verificeret som tilfredsstillende. Verifikationsrapporten skal præcisere alle de forhold, som er relevante for verifikatorens udførte arbejde.

4. Såfremt det i verifikationsvurderingen konkluderes, at emissionsrapporten indeholder ukorrekte angivelser eller afvigelser i forhold til kravene i denne forordning, underretter verifikatoren selskabet rettidigt derom. Selskabet skal derefter afhjælpe de ukorrekte angivelser eller afvigelser, så verifikationen kan afsluttes rettidigt, og skal forelægge verifikatoren den reviderede emissionsrapport og andre oplysninger, som var nødvendige for at afhjælpe afvigelse, som blev konstateret. I sin verifikationsrapport skal verifikatoren fastslå, om de ukorrekte angivelser eller afvigelser, som er blevet konstateret under verifikationsvurderingen, er blevet afhjulpet af selskabet. Hvis de meddelte ukorrekte angivelser eller afvigelser ikke er blevet afhjulpet og enkeltvis eller tilsammen fører til væsentlige ukorrekte angivelser, skal verifikatoren udstede en verifikationsrapport, hvori det angives, at emissionsrapporten ikke opfylder denne forordning.

#### Artikel 14

### Generelle forpligtelser og principper for verifikatorerne

1. Verifikatoren skal være uafhængig af et skibs selskab eller operatør og udføre de aktiviteter, som kræves i henhold til denne forordning i offentlighedens interesse. I denne henseende må hverken verifikatoren eller en del af den samme juridiske enhed være et selskab eller et skibs operatør, ejer af et selskab eller være ejet af dem, ligesom verifikatoren ikke må have forbindelser til selskabet, som kan påvirke dennes uafhængighed og upartiskhed.

2. Med hensyn til verifikationen af emissionsrapporten og selskabets overvågningsprocedurer skal verifikatoren vurdere pålideligheden, troværdigheden og præcisionen af overvågningssystemerne og de rapporterede data samt oplysninger vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner, navnlig:

- a) tildeling af brændstofforbrug til sejlads
- b) de rapporterede data om brændstofforbrug og dermed forbundne målinger og beregninger
- c) valg og anvendelse af emissionsfaktorer
- d) de beregninger, der ligger til grund for bestemmelsen af de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner
- e) de beregninger, der ligger til grund for bestemmelsen af energieffektiviteten.

3. Verifikatoren skal kun tage emissionsrapporter, som er forelagt i henhold til artikel 12, i betragtning, såfremt pålidelige og troværdige data og oplysninger gør det muligt at bestemme CO<sub>2</sub>-emissionerne med en rimelig grad af sikkerhed, og forudsat at følgende er sikret:

- a) de rapporterede data er sammenhængende med hensyn til de anslåede data, der er baseret på skibets sporingsdata og kendetegn som maskineffekten
- b) de rapporterede data er fri for uoverensstemmelser, navnlig i sammenligning med den samlede mængde brændstof, som hvert skib årligt indkøber, og det samlede brændstofforbrug under sejlads
- c) dataene er indsamlet i overensstemmelse med de gældende regler, og
- d) skibets relevante registre er fuldstændige og konsekvente.

#### Artikel 15

### Verifikationsprocedurer

1. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med overvågningen og rapporteringen ved at sammenligne rapporterede CO<sub>2</sub>-emissioner med anslåede data baseret på skibets sporingsdata og karakteristika som maskineffekten. Såfremt der findes betydelige afvigelser, skal verifikatoren udføre supplerende analyser.

2. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med de forskellige beregningstrin ved at gennemgå alle de anvendte datakilder og metoder.

3. Verifikatoren skal tage hensyn til alle effektive risikokontrolmetoder, som selskabet har anvendt for at mindske usikkerheden forbundet med den nøjagtighed, der er specifik i forhold til de anvendte overvågningsmetoder.

4. Selskabet skal give verifikatoren eventuelle yderligere oplysninger, som gør det muligt for verifikatoren at udføre verifikationsprocessen. Verifikatoren kan udføre kontroller på stedet i løbet af verifikationsprocessen for at bestemme de rapporterede data og oplysningers pålidelighed.

5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 for yderligere at præcisere reglerne for verifikationsaktiviteterne i henhold til denne forordning. Ved vedtagelsen af disse retsakter tager Kommissionen hensyn til elementerne i bilag III, del A. Reglerne, der præciseres i disse delegerede retsakter, skal baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 14, samt på relevante internationalt anerkendte standarder.

#### Artikel 16

### Akkreditering af verifikatorer

1. Verifikatorer, der vurderer overvågningsplaner og emissionsrapporter og udsteder verifikationsrapporter og overensstemmelsesdokumenter omhandlet i denne forordning skal akkrediteres for aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

2. Såfremt denne forordning ikke indeholder særskilte bestemmelser om akkreditering af verifikatorer, finder de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 765/2008 anvendelse.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at præcisere verifikatorernes akkrediteringsmetoder. Ved vedtagelsen af disse retsakter tager Kommissionen hensyn til elementerne i bilag III, del B. Metoderne, der præciseres i disse delegerede retsakter, skal baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 14, samt på relevante internationalt anerkendte standarder.

## KAPITEL IV

## OPLYSNINGERNES OVERENSSTEMMELSE OG OFFENTLIGGØRELSE

## Artikel 17

**Overensstemmelsesdokument**

1. Såfremt emissionsrapporten opfylder kravene fastsat i artikel 11-15 og i bilag I og II, skal verifikatoren på grundlag af verifikationsrapporten udstede et overensstemmelsesdokument for det relevante skib.
2. Overensstemmelsesdokumentet skal indeholde følgende oplysninger:
  - a) skibets identitet (navn, IMO-identifikationsnummer og registreringshavn eller hjemsted)
  - b) skibsejerens navn, adresse samt hjemsted
  - c) verifikatorens identitet
  - d) datoen for udstedelse af overensstemmelsesdokumentet, dets gyldighedsperiode og den relevante rapporteringsperiode.
3. Overensstemmelsesdokumenter anses for at være gyldige i en periode på 18 måneder efter udgangen af rapporteringsperioden.
4. Verifikatoren skal uden ophold underrette Kommissionen og flagstatens myndighed om udstedelsen af ethvert overensstemmelsesdokument. Verifikatoren skal sende oplysningerne i stk. 2 via automatiske systemer og dataudvekslingsformater, herunder elektroniske skabeloner.
5. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de tekniske regler for dataudvekslingsformaterne, herunder de elektroniske skabeloner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages af Kommissionen efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.

## Artikel 18

**Forpligtelse til at opbevare et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord**

Senest den 30. juni i året efter rapporteringsperiodens afslutning skal skibe, der anløber, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion og som under rapporteringsperioden har foretaget sejlads, opbevare et gyldigt overensstemmelsesdokument.

## Artikel 19

**Opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene og inspektioner**

1. På grundlag af de oplysninger, som er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1, skal hver medlemsstat træffe alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at skibe, der fører dens flag, opfylder overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8-12. Medlemsstaterne skal betragte den omstændighed, at der er udstedt et overensstemmelsesdokument for det pågældende skib i henhold til artikel 17, stk. 4, som bevis for en sådan overensstemmelse.
2. Hver medlemsstat skal sikre, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion udført i henhold til direktiv 2009/16/EF omfatter kontrol af, at der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.
3. For hvert skib, for hvilket oplysningerne i artikel 21, stk. 2, litra i) og j), ikke forefindes på det tidspunkt, hvor det anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, kan den berørte medlemsstat kontrollere, om der opbevares et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord.

## Artikel 20

**Sanktioner, udveksling af oplysninger og afgørelse om bortvisning**

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i artikel 8-12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser senest den 1. juli 2017 og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer.

2. Medlemsstaterne skal etablere en effektiv udveksling af oplysninger og et effektivt samarbejde mellem de af deres nationale myndigheder, der er ansvarlige for at sikre, at overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne opfyldes eller, hvor det er relevant, de myndigheder, som har fået overdraget sanktionsprocedurerne. De nationale sanktionsprocedurer, som hver medlemsstat iværksætter mod et specificeret skib, skal meddeles Kommissionen, Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA), de andre medlemsstater og den relevante flagstat.

3. For skibe, hvis manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene strækker sig over to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvor andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har kunnet sikre overholdelsen, kan den kompetente myndighed i anløbshavnens medlemsstat udstede en afgørelse om bortvisning, som skal meddeles Kommissionen, EMSA, de andre medlemsstater og den relevante flagstat. Efter udstedelsen af en sådan afgørelse om bortvisning skal enhver medlemsstat nægte det berørte skib at anløbe sine havne, indtil selskabet opfylder sine overvågnings- og rapporteringsforpligtelser i overensstemmelse med artikel 11 og 18. Opfyldelsen af disse forpligtelser bekræftes ved forelæggelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument for den kompetente nationale myndighed, som udstedte afgørelsen om bortvisning. Dette stykke berører ikke søfartens internationale regler for nødstedte skibe.

4. Skibsejeren eller operatøren af et skib eller dennes repræsentant i medlemsstaterne skal have ret til effektive retsmidler ved en ret mod en afgørelse om bortvisning og skal oplyses korrekt herom af den kompetente myndighed i medlemsstaten for anløbshavnen. Medlemsstaterne indfører og opretholder passende procedurer med henblik herpå.

5. Enhver medlemsstat, der ikke har nogen søhavne på sit område og som har lukket sit nationale skibsregister eller ikke har nogen skibe, der fører dens flag, og som henhører under denne forordnings anvendelsesområde, og så længe ingen skibe fører dens flag, kan blive undtaget fra bestemmelserne i denne artikel. Enhver medlemsstat, der har til hensigt at benytte sig af denne undtagelse, underretter Kommissionen herom senest den 1. juli 2015. Enhver senere ændring meddeles ligeledes Kommissionen.

#### Artikel 21

### Offentliggørelse af oplysninger og Kommissionens rapport

1. Inden den 30. juni hvert år offentliggør Kommissionen oplysningerne om CO<sub>2</sub>-emissionerne rapporteret i overensstemmelse med artikel 11 såvel som oplysningerne i denne artikels stk. 2.

2. I de oplysninger, der skal offentliggøres, nævner Kommissionen blandt andet følgende:

- a) skibets identitet (navn, IMO-identifikationsnummer og registreringshavn eller hjemsted)
- b) skibets tekniske effektivitet (EEDI eller EIV, alt efter hvad der er relevant)
- c) årlige CO<sub>2</sub>-emissioner
- d) årligt samlet brændstofforbrug for sejladser
- e) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner pr. tilbagelagt distance for sejladser
- f) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner pr. tilbagelagt distance og transporteret fragt for sejladser
- g) årlig samlet tid til søs for sejladser
- h) den anvendte overvågningsmetode
- i) overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato
- j) identiteten af den verifikator, som vurderede emissionsrapporten
- k) alle andre oplysninger, som overvåges og rapporteres på frivilligt grundlag i henhold til artikel 10.

3. Hvis offentliggørelsen af en kategori af aggregerede data i henhold til stk. 2, som ikke vedrører CO<sub>2</sub>-emissioner, på grund af specifikke omstændigheder undtagelsesvis underminerer beskyttelsen af kommercielle interesser, som fortjener beskyttelse som en legitim økonomisk interesse, der tilsidesætter en offentlig interesse i offentliggørelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006 <sup>(1)</sup>, anvendes på selskabets anmodning et andet niveau af aggregering af disse specifikke data for at beskytte sådanne interesser. Hvis anvendelsen af et andet niveau af aggregering ikke er muligt, offentliggør Kommissionen ikke disse data.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006 af 6. september 2006 om anvendelse af Århus-konventionens bestemmelser om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet på Fællesskabets institutioner og organer (EUT L 264 af 25.9.2006, s. 13).

4. Kommissionen offentliggør en årlig rapport om CO<sub>2</sub>-emissioner og andre relevante oplysninger fra søtransport, herunder aggregerede og uddybede resultater med henblik på at orientere offentligheden og muliggøre en vurdering af søtransportens CO<sub>2</sub>-emissioner og effektivitet efter størrelse, skibstype, aktivitet eller enhver anden kategori, der anses for relevant.
5. Kommissionen vurderer hvert andet år søtransportsektorens samlede indvirkning på det globale klima, herunder via ikke-CO<sub>2</sub>-relaterede emissioner eller virkninger.
6. Inden for rammerne af sit mandat skal EMSA bistå Kommissionen i dennes arbejde med at overholde denne artikel samt artikel 12 og 17 i denne forordning i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup>.

## KAPITEL V

### INTERNATIONALT SAMARBEJDE

#### Artikel 22

#### Internationalt samarbejde

1. Kommissionen skal løbende underrette IMO og andre relevante internationale organer om gennemførelsen af denne forordning, uden at dette berører kompetencefordelingen eller beslutningsprocedurerne som fastlagt i traktaterne.
2. Kommissionen og, hvis det er relevant, medlemsstaterne skal varetage teknisk udveksling med tredjelande, navnlig vedrørende videreudvikling af overvågningsmetoder, tilrettelæggelse af rapporteringen og verifikation af emissionsrapporter.
3. Såfremt der indgås en international aftale om et globalt system til overvågning, rapportering og verifikation for drivhusgasemissioner eller om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurderer Kommissionen denne forordning og foreslår, hvor det er relevant, ændringer til denne forordning for at sikre tilpasning til denne internationale aftale.

## KAPITEL VI

### DELEGEREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJELSER SAMT ENDELIGE BESTEMMELSER

#### Artikel 23

#### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder eksperter fra medlemsstaterne, før den vedtager disse delegerede retsakter.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 2, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 1. juli 2015. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 5, stk. 2, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

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

#### Artikel 24

#### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 26 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013<sup>(1)</sup>. Dette udvalg er et udvalg i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

#### Artikel 25

#### Ændringer af direktiv 2009/16/EF

Følgende punkt føjes til listen i bilag IV til direktiv 2009/16/EF:

- »50. Overensstemmelsesdokument udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (\*).

(\*) EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55«

#### Artikel 26

#### Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 2015.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 29. april 2015.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

Formand

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 af 21. maj 2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt plan og EU-plan og om ophævelse af beslutning nr. 280/2004/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13).

## BILAG I

**Metoder til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner**A. BEREGNING AF CO<sub>2</sub>-EMISSIONER (ARTIKEL 9)

Ved beregning af CO<sub>2</sub>-emissioner skal selskaberne anvende følgende formel:

Brændstofforbrug × emissionsfaktor

Brændstofforbruget skal omfatte brændstof forbrugt af hovedmotorer, hjælpemotorer, gasturbiner, kedler og inertgasgeneratorer.

Brændstofforbrug i havne, mens skibet ligger til kaj, beregnes særskilt.

I princippet skal der anvendes standardværdier for emissionsfaktorer for brændstof, medmindre selskabet beslutter sig for at anvende de data for brændstofkvalitet, som er omhandlet i bunkerleveringsattesterne, og som anvendes til at vise, at selskabet overholder de gældende regler om svovlemissioner.

Disse standardværdier for emissionsfaktorer skal baseres på de senest tilgængelige værdier fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC-værdier). Disse værdier kan findes i bilag VI i Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 <sup>(1)</sup>.

Der skal anvendes relevante emissionsfaktorer med hensyn til biobrændstoffer og alternative ikkefossile brændstoffer.

B. METODER TIL BESTEMMELSE AF CO<sub>2</sub>-EMISSIONER

Selskabet skal i overvågningsplanen definere, hvilken overvågningsmetode der skal anvendes til at beregne brændstofforbruget for hvert skib, som det er ansvarligt for, og sikre, at når metoden først er valgt, anvendes den konsekvent.

Det faktiske brændstofforbrug for hver sejlads anvendes og beregnes ved hjælp af en af følgende metoder:

- a) Bunkerleveringsattest og periodiske opgørelser af brændstoftanke
- b) Overvågning af bunkertanke om bord
- c) Flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser
- d) Målinger af direkte CO<sub>2</sub>-emissioner.

Enhver kombination af disse metoder kan, når de er vurderet af verifikatoren, anvendes, hvis den forbedrer målingens generelle nøjagtighed.

## 1. Metode A: Bunkerleveringsattester og periodiske opgørelser af brændstoftanke

Denne metode er baseret på mængden og typen af brændstof som defineret i bunkerleveringsattesten kombineret med periodiske opgørelser over brændstoftanke ud fra aflæsninger af tankene. Brændstoffet ved starten af perioden plus leveringer minus tilgængeligt brændstof ved periodens udgang og udtømt brændstof (»de-bunkered«) mellem starten af perioden og slutningen af perioden udgør brændstofforbruget i en periode.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstoffypen og svovlindholdet præciseres.

Denne metode anvendes ikke, såfremt der ikke opbevares bunkerleveringsattester om bord på skibet, navnlig hvis lasten anvendes som brændstof, f.eks. fordampet flydende naturgas (LNG).

I henhold til eksisterende regler under bilag VI til Marpol er bunkerleveringsattesten obligatorisk, den skal opbevares om bord i tre år efter leveringen af bunkerbrændstoffet og den skal være tilgængelig. Den periodiske opgørelse over brændstoftanke om bord baseres på aflæsninger af brændstoftankene. Der anvendes tanktabel for hver brændstoftank for at bestemme mængden på det tidspunkt, hvor brændstoftanken aflæses. Usikkerheden i forbindelse med bunkerleveringsattesten skal præciseres i overvågningsplanen. Brændstoftanke skal aflæses ved hjælp af relevante metoder som automatiske systemer, pejlinger og streg-endemål. Pejlemetoden for tanken og usikkerheden i forbindelse dermed skal præciseres i overvågningsplanen.

<sup>(1)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 af 21. juni 2012 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 181 af 12.7.2012, s. 30).

Hvis brændstofpåfyldningsmængden eller brændstofmængden i brændstoftankene er angivet i volumenenheder (liter), omregner selskabet denne kvantitet fra volumen til masse ved at benytte de reelle densitetsværdier. Selskabet skal bestemme den faktiske densitet ved hjælp af en af følgende metoder:

- a) målesystemer om bord
- b) den af brændstofleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen for brændstoffet eller bunkerleveringsattesten.

Den reelle densitet udtrykkes i kg/l og bestemmes ved den reelle temperatur for en specifik måling. I tilfælde, hvor de faktiske værdier ikke er tilgængelige, anvendes en standardfaktor for densitet for den relevante brændstofftype, når den er blevet vurderet af verifikatoren.

## 2. Metode B: Overvågning af bunkertanke om bord

Denne metode er baseret på aflæsninger af brændstoftanke for alle brændstoftanke om bord. Tankene skal aflæses dagligt, når skibet er til søs, og hver gang der påfyldes (»bunkering«) og udtømmes (»de-bunkering«) brændstof.

De akkumulerede forskelle i brændstoftankniveauet mellem to aflæsninger svarer til brændstofforbruget i en periode.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstofftypen og svovlindholdet præciseres.

Brændstoftanke skal aflæses ved hjælp af relevante metoder som automatiske systemer, pejlinger og streg-endemål. Pejlemetoden for tanken og usikkerheden i forbindelse dermed skal præciseres i overvågningsplanen.

Hvis brændstofpåfyldningsmængden eller brændstofmængden i brændstoftankene er angivet i volumenenheder (liter), omregner selskabet denne kvantitet fra volumen til masse ved at benytte de reelle densitetsværdier. Selskabet skal bestemme den faktiske densitet ved hjælp af en af følgende metoder:

- a) målesystemer om bord
- b) den af brændstofleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen for brændstoffet eller bunkerleveringsattesten
- c) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstoffestlaboratorium, hvis et sådant findes.

Den reelle densitet udtrykkes i kg/l og bestemmes ved den reelle temperatur for en specifik måling. I tilfælde, hvor de faktiske værdier ikke er tilgængelige, anvendes en standardfaktor for densitet for den relevante brændstofftype, når den er blevet vurderet af verifikatoren.

## 3. Metode C: Flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser

Denne metode er baseret på målte brændstofstrømme om bord. Dataene fra alle flowmålere, der er forbundet med relevante CO<sub>2</sub>-emissionskilder, kombineres for at bestemme hele brændstofforbruget i en bestemt periode.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstofftypen og svovlindholdet overvåges.

Den anvendte kalibreringsmetode og usikkerheden i forbindelse med de anvendte flowmålere skal præciseres i overvågningsplanen.

Hvis brændstofforbruget bestemmes i volumenenheder (liter), omregner selskabet denne mængde fra volumen til masse ved at benytte de reelle densitetsværdier. Selskabet skal bestemme den faktiske densitet ved hjælp af en af følgende metoder:

- a) målesystemer om bord
- b) den af brændstofleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen brændstoffet eller bunkerleveringsattesten.

Den reelle densitet udtrykkes i kg/l og bestemmes ved den reelle temperatur for en specifik måling. I tilfælde, hvor de faktiske værdier ikke er tilgængelige, anvendes en standardfaktor for densitet for den relevante brændstofftype, når den er blevet vurderet af verifikatoren.

#### 4. Metode D: Målinger af direkte CO<sub>2</sub>-emissioner

Målinger af direkte CO<sub>2</sub>-emissioner kan anvendes til sejlads og til CO<sub>2</sub>-emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO<sub>2</sub>-emissioner skal omfatte CO<sub>2</sub> udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, gasturbiner, kedler og inertgas-generatorer. For skibe, hvor rapporteringen er baseret på denne metode, skal brændstofforbruget beregnes ved hjælp af de målte CO<sub>2</sub>-emissioner og den korrekte emissionsfaktor for de relevante brændstoffer.

Denne metode er baseret på bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissionsstrømme i røggasskorstene ved at multiplicere CO<sub>2</sub>-koncentrationen i røggassen med røggasstrømmen.

Den anvendte kalibreringsmetode og usikkerheden i forbindelse med de anvendte anordninger skal præciseres i overvågningsplanen.

---

## BILAG II

## Overvågning af andre relevante oplysninger

## A. OVERVÅGNING PR. SEJLADS (ARTIKEL 9)

1. Med hensyn til overvågning af andre relevante oplysninger pr. sejlads (artikel 9, stk. 1) skal selskaberne overholde følgende regler:

- a) afgang- og ankomstdatoen og -tidspunktet skal angives ifølge Greenwich Mean Time (GMT). Tiden til søs skal beregnes på grundlag oplysninger om afgang fra og ankomst til havnen og skal ikke omfatte opankring
- b) den tilbagelagte distance kan enten være distancen for den mest direkte rute mellem afgangshavnen og ankomsthavnen eller den reelt tilbagelagte distance. Såfremt distancen for den mest direkte rute mellem afgangshavnen og ankomsthavnen anvendes, bør der benyttes en konservativ korrektionsfaktor for at sikre, at den tilbagelagte distance ikke undervurderes betydeligt. I overvågningsplanen skal det præciseres, hvilken distanceberegning der anvendes og, om nødvendigt, den anvendte korrektionsfaktor. Den tilbagelagte distance skal angives i sømil
- c) transportarbejde skal bestemmes ved at multiplicere den tilbagelagte distance med fragtmængden
- d) for passagerskibe skal antallet af passagerer angives som fragt. For alle andre kategorier af skibe skal fragtmængden enten angives i metriske ton eller i standardkubikmeter fragt, hvis det er relevant
- e) for ro-ro-skibe defineres fragtmængden som antallet af fragtenheder (lastbiler, biler osv.) eller banemetre multipliceret med standardværdier for deres vægt. Hvis ro-ro-skibes fragtmængde er blevet defineret på grundlag af bilag B til CEN-standard EN 16258 (2012), som dækker »Metode til beregning og deklaration af energiforbrug og emissioner af GHG (drivhusgasser) inden for transportsektoren (gods- og passagertransport)«, anses denne definition for værende i overensstemmelse med denne forordning.

I denne forordning forstås ved »ro-ro-skib« et skib, der er indrettet til transport af roll-on/roll-off-fragt-transportenheder eller med roll-on-roll-off-lastrum

- f) for containerskibe defineres fragt som den samlede vægt i ton af fragten eller, hvis dette ikke er muligt, mængden af TEU (twenty-foot equivalent units) multipliceret med standardværdier for deres vægt. Hvis et containerskibs fragtmængde defineres i overensstemmelse med gældende IMO-retningslinjer eller -instrumenter i medfør af konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solaskonventionen), anses denne definition for værende i overensstemmelse med denne forordning.

I denne forordning forstås ved »containerskib« et skib, der udelukkende er beregnet til fragt af containere i lastrum og på dækket

- g) ved fastlæggelsen af fragtmængden for andre kategorier af skibe end passagerskibe, ro-ro-skibe og containerskibe skal der i givet fald kunne tages hensyn til fragtmængdens vægt og volumen og antallet af transporterede passagerer. Disse kategorier omfatter bl.a. tankskibe, massegodsskibe, fragtskibe, køleskibe, skibe til transport af køretøjer og kombinerede massegodsskibe.

2. For at sikre ensartede vilkår for anvendelsen af stk. 1, litra g), vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter tekniske regler, der specificerer de parametre, der er foreskrevne for hver af de andre kategorier af skibe, der er omhandlet i det pågældende litra.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages senest den 31. december 2016 efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.

Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter om nødvendigt revidere de foreskrevne parametre i stk. 1, litra. g). Hvis det er relevant, bør Kommissionen også revidere disse parametre for at tage hensyn til ændringer af dette bilag i medfør af artikel 5, stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.

3. Med henblik på overholdelse af reglerne i stk. 1 og 2 kan selskaberne også vælge at inkludere specifikke oplysninger vedrørende skibets isklasse og sejlads i is.

## B. ÅRLIG OVERVÅGNING (ARTIKEL 10)

Med hensyn til årlig overvågning af andre relevante oplysninger skal selskaberne overholde følgende regler:

De værdier, der skal overvåges, jf. artikel 10, bestemmes ved at sammenlægge de relevante data pr. sejlads.

Den gennemsnitlige energieffektivitet overvåges ved hjælp af mindst fire indikatorer: brændstofforbrug pr. distance, brændstofforbrug pr. transportarbejde, CO<sub>2</sub>-emissioner pr. distance og CO<sub>2</sub>-emissioner pr. transportarbejde, der beregnes som følger:

Brændstofforbrug pr. distance = samlet årligt brændstofforbrug/samlet tilbagelagt distance

Brændstofforbrug pr. transportarbejde = samlet årligt brændstofforbrug/samlet transportarbejde

CO<sub>2</sub>-emissioner pr. distance = samlede årlige CO<sub>2</sub>-emissioner/samlet tilbagelagt distance

CO<sub>2</sub>-emissioner pr. transportarbejde = samlede årlige CO<sub>2</sub>-emissioner/samlet transportarbejde.

Med henblik på overholdelse af disse regler kan selskaberne også vælge at inkludere specifikke oplysninger vedrørende skibets isklasse og sejlads i is samt andre oplysninger vedrørende brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner fordelt på andre kriterier, som er defineret i overvågningsplanen.

---

## BILAG III

**Elementer, som skal tages i betragtning i forbindelse med delegerede retsakter i henhold til artikel 15 og 16**

## A. VERIFIKATIONSPROCEDURER

- verifikatorernes kompetencer
- dokumenter, som selskaberne skal udlevere til verifikatorerne
- risikovurdering, som skal udføres af verifikatorerne
- overensstemmelsesvurdering af overvågningsplanen
- verifikation af emissionsrapporten
- væsentlighedsgrad
- en rimelig garanti fra verifikatorerne
- ukorrekte angivelser og afvigelser
- verifikationsrapportens indhold
- henstillinger til forbedringer
- kommunikation mellem selskaber, verifikatorer og Kommissionen.

## B. AKKREDITERING AF VERIFIKATORER

- hvordan der kan anmodes om akkreditering til skibsfartsaktiviteter
  - hvordan verifikatorer vurderes af de nationale akkrediteringsorganer med henblik på udstedelse af akkrediteringscertifikat
  - hvordan de nationale akkrediteringsorganer udfører den nødvendige overvågning med henblik på bekræftelse af fortsat akkreditering
  - kravene til de nationale akkrediteringsorganer, så de er kompetente til at udstede akkreditering til skibsfartsaktiviteter til verifikatorer, herunder henvisning til harmoniserede standarder.
-