

Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

**► B**                    **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)  
(EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2071 af 22. september 2016	L 320	1	26.11.2016



**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)**

**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.

*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

**▼B**

- 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 fortøjet eller ankret op i en havn under en medlemsstats jurisdiktion i forbindelse med lastning, losning eller ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor der ikke foretages ladningsvirksomhed

**▼B**

- 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 I

**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.

**▼B**

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 brændstofpåfyldning 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

**▼B**

- 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:

**▼B**

- 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.

**▼B**

Selskaberne kan også overvåge oplysninger vedrørende skibets isklasse og sejladser 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. sejladser for så vidt angår et specifikt skib, hvis:

- a) alle skibets sejladser i løbet af rapporteringsperioden enten indledes eller afsluttes i en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og
- b) skibet ifølge fartplanen foretager mere end 300 sejladser 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 sejladser mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion
- d) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejladser med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion
- e) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejladser 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 sejladser 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



**▼B**

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 indeksværdi (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 afvigelserne, 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.

**▼B**

2. Med hensyn til verifikationen af emissionsrapporten og selskabets overvågningsprocedurer skal verifikatoren vurdere pålideligheden, troværdigheden og præcisionen af overvågningsystemerne 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.

**▼B**

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.

**▼B***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

**▼B**

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.

**▼B**

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.

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>(2)</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.

<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).

<sup>(2)</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).



## 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.

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.

<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).



**▼B**

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.

**▼B***BILAG I***Metoder til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner****▼M1****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.

Der anvendes følgende standardværdier for emissionsfaktorer for brændstof, der anvendes om bord:

Brændstoftype	Reference	Emissionsfaktor (t-CO <sub>2</sub> /t-brændstof)
1. Diesel/dieselolie	ISO 8217 kategori DMX — DMB	3,206
2. Let fuelolie	ISO 8217 kategori RMA — RMD	3,151
3. Svær fuelolie	ISO 8217 kategori RME — RMK	3,114
4. Flydende gas (LPG)	Propan	3,000
	Butan	3,030
5. Flydende naturgas (LNG):		2,750
6. Methanol		1,375
7. Ethanol		1,913

Der anvendes relevante emissionsfaktorer for biobrændstoffer, alternative ikke-fossile brændstoffer og andre brændstoffer, for hvilke der ikke er fastsat standardværdier.

**▼B****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 brændstofftanke
- 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 brændstofftanke**

Denne metode er baseret på mængden og typen af brændstof som defineret i bunkerleveringsattesten kombineret med periodiske opgørelser over brændstofftanke ud fra aflæsninger af tankene. Brændstoffet ved starten af perioden

**▼B**

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 brændstofkanke om bord baseres på aflæsninger af brændstofkanke. Der anvendes tanktabeller for hver brændstofkanke for at bestemme mængden på det tidspunkt, hvor brændstofkanke aflæses. Usikkerheden i forbindelse med bunkerleveringsattesten skal præciseres i overvågningsplanen. Brændstofkanke 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 brændstofkanke 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

**▼M1**

- 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.

**▼B**

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 brændstofkanke for alle brændstofkanke 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 brændstofkanke niveauet 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 brændstoffypen og svovlindholdet præciseres.

Brændstofkanke 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 brændstofkanke 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

**▼B**

- c) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstoftestlaboratorium, 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 brændstoftype, 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 brændstoffypen 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

**▼M1**

- 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 brændstoftestlaboratorium, hvis et sådant findes.

**▼B**

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 brændstoftype, 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 inertgasgeneratorer. 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.

**▼B***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) ► **M1** dato og tidspunkt for afgang fra kaj og ankomst til kaj skal angives ifølge Greenwich Mean Time (GMT/UTC). ◀ 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. ► **M1** Den tilbagelagte distance bestemmes som afstanden fra kaj i afgangshavnen til kaj i ankomsthavnen og 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) ► **M1** for ro-ro-skibe defineres fragtmængden som massen af fragt om bord, beregnet som den faktiske masse eller som antallet af fragtenheder (lastbiler, biler osv.) eller optagne banemetre multipliceret med standardværdier for deres vægt. ◀

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.

**▼B**

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.

**▼B***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 afvigelse
- 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.