

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2016/2071

af 22. september 2016

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 for så vidt angår metoderne til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner og reglerne for overvågning af andre relevante oplysninger**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning 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<sup>(1)</sup>, særlig artikel 5, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forordning (EU) 2015/757 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.
- (2) Bilag I til forordning (EU) 2015/757 fastsætter metoder til overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner på grundlag af brændstofforbrug. Bilag II til forordning (EU) 2015/757 fastsætter regler om »overvågning af andre relevante oplysninger«.
- (3) Del A i bilag I til forordning (EU) 2015/757 fastsætter, at CO<sub>2</sub>-emissionerne beregnes ved at multiplicere emissionsfaktorer med brændstofforbruget, der bestemmes efter metode A (bunkerleveringsattester og periodiske opgørelser af brændstoftanke), metode B (overvågning af bunkertanke om bord) og metode C (flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser), som beskrevet i del B i samme bilag. IMO-resolutionen<sup>(2)</sup> om retningslinjer for metoden til beregning af det opnåede energieffektivitetsdesignindeks (EEDI) for nye skibe fastlægger en række standardværdier for emissionsfaktorer for standardbrændstoffer, der anvendes om bord på skibe. Disse standardværdier kan benyttes til at beregne CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søtransport. Ved at lade skibene anvende disse standardværdier til at overvåge og rapportere om deres CO<sub>2</sub>-emissioner i overensstemmelse med bilag I til forordning (EU) 2015/757 sikrer man både en enkel reguleringstilgang og en harmoniseret gennemførelse.
- (4) Ifølge overvågningsmetoderne A, B og C skal selskaberne ved bestemmelse af brændstoppåfyldningsmængden eller brændstofmængden i brændstoftankene foretage en omregning fra volumen til masse ved hjælp af faktiske brændstofdensitetsværdier. I henhold til bilag I, del B, punkt 2, femte afsnit, litra c), kan selskaber, der anvender metode B, bestemme den faktiske densitet ud fra densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstoftestlaboratorium, hvis et sådant findes. Ved at udvide denne mulighed til at omfatte selskaber, der

<sup>(1)</sup> EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

<sup>(2)</sup> MEPC 245 (66) 2014.

anvender metoderne A og C, sikrer man en harmoniseret anvendelse af disse tre overvågningsmetoder i overensstemmelse med ISO-standard 3675:1998 <sup>(1)</sup>. Dette vil også fuldt ud afspejle praksis i sektoren og øge sammenligneligheden for så vidt angår det brændstofforbrug, der overvåges ved hjælp af de pågældende tre metoder.

- (5) »Kaj-til-kaj«-princippet vil skabe større klarhed og en harmoniseret metode til registrering af sejladsers præcise afgang- og ankomststed. Dette vil forbedre de parametre, der anvendes til at overvåge tiden til søs og den tilbagelagte distance som angivet i del A, punkt 1, litra a) og b), i bilag II til forordning (EU) 2015/757, og afspejle praksis i sektoren.
- (6) IMO's retningslinjer for frivillig brug af energieffektivitetsindekset for skibe under sejlads (EEOI) <sup>(2)</sup> og CEN-standard EN 16258 (2012) <sup>(3)</sup> giver ro-ro-skibe mulighed for at overvåge og rapportere om deres fragt på grundlag af den faktiske fragtmasse. Tilføjes af denne parameter til dem, der er fastsat i del A, punkt 1, litra e), i bilag II til forordning (EU) 2015/757, vil afspejle praksis i sektoren bedre og derfor lette overvågningen.
- (7) I overensstemmelse med Kommissionens sædvanlige praksis for høring af eksperter i den forberedende fase af delegerede retsakter er der inden for rammerne af European Sustainable Shipping Forum (ESSF) nedsat en undergruppe vedrørende overvågning, rapportering og verifikation inden for søtransport, der omfatter eksperter fra medlemsstaterne, erhvervslivet og civilsamfundet. Arbejdsgruppen har udpeget en række internationale og europæiske standarder og internationale regler samt videnskabelige og tekniske fremskridt og har anbefalet, at de omfattes af denne forordning. Undergruppens udkast til anbefalinger om disse aspekter blev godkendt af ESSF's plenarforsamling den 28. juni 2016.
- (8) Bilag I og II til forordning (EU) 2015/757 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

Bilag I og II til forordning (EU) 2015/757 ændres som anført i bilaget til nærværende forordning.

#### Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. september 2016.

På Kommissionens vegne  
Jean-Claude JUNCKER  
Formand

<sup>(1)</sup> ISO 3675:1998: Råolie og flydende olieprodukter — Laboratoriebestemmelse af massefylde — Hydrometern metode.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684: IMO's retningslinjer for frivillig brug af energieffektivitetsindekset for skibe under sejlads (EEOI).

<sup>(3)</sup> Metode til beregning og erklæring af energiforbrug og drivhusgasemissioner inden for transportsektoren (gods- og passagertransport).

## BILAG

I bilag I og II til forordning (EU) 2015/757 foretages følgende ændringer:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Del A affattes således:

»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 ikkefossile brændstoffer og andre brændstoffer, for hvilke der ikke er fastsat standardværdier.«

b) I del B foretages følgende ændringer:

i) Punkt 1, femte afsnit, litra b), affattes således:

»b) den af brændstoffleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen for brændstoffet eller bunkerleveringsattesten«.

ii) I punkt 1, femte afsnit, tilføjes følgende som litra c):

»c) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstofftestlaboratorium, hvis et sådant findes.«

iii) Punkt 3, fjerde afsnit, litra b), affattes således:

»b) den af brændstoffleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen for brændstoffet eller bunkerleveringsattesten«.

iv) I punkt 3, fjerde afsnit, tilføjes følgende som litra c):

»c) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstofftestlaboratorium, hvis et sådant findes.«

2) I del A, punkt 1, i bilag II foretages følgende ændringer:

(a) Litra a), første punktum, affattes således:

»dato og tidspunkt for afgang fra kaj og ankomst til kaj skal angives ifølge Greenwich Mean Time (GMT/UTC).«

(b) Litra b), sidste punktum, affattes således:

»Den tilbagelagte distance bestemmes som afstanden fra kaj i afgangshavnen til kaj i ankomsthavnen og angives i sømil.«

(c) Litra e), første afsnit, affattes således:

»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.«

---