



Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

58. årgang

24. april 2015

Indhold

III Forberedende retsakter

RÅDET

2015/C 134/01	Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 4/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF	
	Vedtaget af Rådet den 2. marts 2015	1
2015/C 134/02	Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 4/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF	15
2015/C 134/03	Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 5/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 223/2009 om europæiske statistikker	
	Vedtaget af Rådet den 5. marts 2015 ⁽¹⁾	18
2015/C 134/04	Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 5/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 223/2009 om europæiske statistikker	27
2015/C 134/05	Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 6/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO ₂ -emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF	
	Vedtaget af Rådet den 5. marts 2015 ⁽²⁾	29

⁽¹⁾ Tekst af relevans for EØS og for Schweiz

⁽²⁾ EØS-relevant tekst

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING (EU) Nr. 4/2015**med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF****Vedtaget af Rådet den 2. marts 2015**

(2015/C 134/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,

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 ⁽¹⁾,efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er indført et omfattende EU-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF ⁽³⁾.
- (2) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på EU-plan for at sikre et højt trafiksikkerhedsniveau i hele Unionen.
- (3) Indførelsen af en eCall-tjeneste i alle køretøjer og alle medlemsstater har været en af Unionens vigtigste målsætninger på området for trafiksikkerhed siden 2003. For at nå dette mål er der blevet iværksat en række initiativer som en del af en frivillig tilgang til indførelsen, men disse har indtil nu ikke medført tilstrækkelige fremskridt.

⁽¹⁾ EUT C 341 af 21.11.2013, s. 47.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 26.2.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 2.3.2015. Europa-Parlamentets holdning af ...

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»Rammedirektiv«) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

- (4) For yderligere at forbedre trafikssikkerheden, blev der i Kommissionens meddelelse af 21. august 2009 med titlen: »eCall: Tid til udbygning« foreslået nye foranstaltninger til at indføre et køretøjsmonteret alarmopkaldssystem i Unionen. En af de foreslåede foranstaltninger var at gøre det obligatorisk at montere 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer i alle nye køretøjstyper, idet der begyndes med køretøjer i klasse M₁ og N₁ som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF.
- (5) Den 3. juli 2012 vedtog Europa-Parlamentet en beslutning om eCall: En ny 112-tjeneste for borgerne«, der opfordrede Kommissionen til at fremsætte et forslag inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF for at sikre obligatorisk indførelse af et offentligt 112-baseret eCall-system inden udgangen af 2015.
- (6) Det er fortsat nødvendigt at forbedre driften af 112-tjenesten i hele Unionen, således at der hurtigt og effektivt ydes assistance i nødsituationer.
- (7) Unionens eCall-system forventes at reducere antallet af dødsulykker i Unionen samt alvoren af de personskader, der følger af trafikulykker, takket være den tidlige varsling af beredskabstjenesterne. Den obligatoriske indførelse af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system sammen med den nødvendige og koordinerede infrastrukturoppgradering af offentlige trådløse mobilkommunikationsnet til overbringelse af eCalls og alarmcentraler til modtagelse og håndtering af eCalls vil gøre tjenesten tilgængelig for alle borgere og dermed bidrage til at mindske antallet af dødsulykker og alvorligt tilskadekomne, sundhedsudgifterne, trængsel forårsaget af ulykker og andre omkostninger.
- (8) I overensstemmelse med artikel 1, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 585/2014/EU ⁽¹⁾ skal medlemsstaterne på deres område mindst seks måneder før datoen for anvendelsen af denne forordning og under alle omstændigheder ikke senere end den 1. oktober 2017 indføre den alarmcentralinfrastruktur til eCall, der er krævet for korrekt modtagelse og håndtering af alle eCall-opkald. I henhold til artikel 3 i afgørelse nr. 585/2014/EU skal medlemsstaterne senest den 24. december 2015 forelægge Kommissionen en rapport om status for gennemførelsen af den nævnte afgørelse. Hvis det i rapporten konkluderes, at alarmcentralinfrastrukturen til eCall ikke vil være driftsklar den 1. oktober 2017, bør Kommissionen træffe passende foranstaltninger til at sikre, at alarmcentralinfrastrukturen til eCall indføres.
- (9) I overensstemmelse med punkt 4 i Kommissionens henstilling 2011/750/EU ⁽²⁾ bør medlemsstaterne sikre, at mobilnetværksoperatører indførte teknikken til håndtering af »eCall-indikatoren« i deres netværk senest den 31. december 2014. Hvis det i den undersøgelse, der er omhandlet i punkt 6 i den nævnte henstilling, konkluderes, at »eCall-indikatoren« ikke vil være gennemført senest den 31. marts 2016, bør Kommissionen træffe passende foranstaltninger til at sikre, at mobilnetværksoperatørerne gennemfører teknikken til håndtering af »eCall-indikatoren«.
- (10) Levering af nøjagtige og pålidelige positionsinformationer er et væsentligt element i en effektiv drift af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system. Derfor er det hensigtsmæssigt at kræve, at det er foreneligt med de serviceydelser, som leveres under programmerne Galileo og den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (Egnos) som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1285/2013 ⁽³⁾. Det system, der er oprettet under Galileoprogrammet, er et uafhængigt globalt satellitnavigationssystem, og det system, der er oprettet under Egnosprogrammet, er et regionalt satellitnavigationssystem, der forbedrer kvaliteten af GPS-signalet (det globale positioneringssystem).
- (11) Obligatorisk udstyr af køretøjer med et 112-baseret køretøjsmonteret eCall-system bør i første omgang kun være gældende for nye typer personbiler og lette erhvervskøretøjer (klasse M₁ og N₁), for hvilke der allerede findes hensigtsmæssige udløsningsmekanismer. Muligheden for i nær fremtid at udvide anvendelsen af kravet om et 112-baseret køretøjsmonteret eCall-system til at omfatte andre køretøjskategorier, som f.eks. tunge godskøretøjer, busser, tohjulede motorkøretøjer og landbrugstraktorer, bør vurderes yderligere af Kommissionen med henblik på eventuelt at fremsætte et lovgivningsmæssigt forslag herom.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 585/2014/EU af 15. maj 2014 om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system (EUT L 164 af 3.6.2014, s. 6).

⁽²⁾ Kommissionens henstilling 2011/750/EU af 8. september 2011 om støtte til en EU-dækkende eCall-tjeneste i elektroniske kommunikationsnetværk til fremføring af alarmopkald fra køretøjer baseret på 112 (»eCall«) (EUT L 303 af 22.11.2011, s. 46).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1285/2013 af 11. december 2013 om etablering og drift af de europæiske satellitbaserede navigationssystemer og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 876/2002 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 1).

- (12) Udstyring af eksisterende typer køretøjer, der skal fremstilles efter 31. marts 2018, med det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system bør fremmes med henblik på at øge udbredelsen. For så vidt angår køretøjstyper, der typegodkendes før den 31. marts 2018, kan et eCall-system eftermonteres på frivillig basis.
- (13) Den offentlige interoperable EU-dækkende eCall-tjeneste, der er baseret på det fælleseuropæiske alarmnummer 112, og eCall-systemer understøttet af tredjepartstjenester kan sameksistere, forudsat at de foranstaltninger, der er nødvendige til at sikre kontinuitet i ydelsen af tjenesten til forbrugerne, vedtages. For at sikre den offentlige 112-baserede eCall-tjenestes kontinuitet i alle medlemsstaterne i hele køretøjets levetid og garantere, at den offentlige 112-baserede eCall-tjeneste altid er automatisk tilgængelig, bør alle køretøjer udstyres med den offentlige 112-baserede eCall-tjeneste, uanset om køretøjets ejer vælger en eCall-tjeneste understøttet af tredjepartstjenester eller ej.
- (14) Forbrugerne bør gives en realistisk oversigt over det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system og eCall-systemet understøttet af tredjepartstjenester, såfremt køretøjet er udstyret med et sådant, samt omfattende og pålidelige oplysninger om eventuelle tillægsfunktioner eller tillægstjenester forbundet med private alarmopkaldstjenester, køretøjsmonterede alarmopkaldsapplikationer eller operatørassestretede alarmopkaldsapplikationer, som de tilbydes, og om det forventede serviceniveau i forbindelse med køb af tredjepartstjenester og de dermed forbundne omkostninger. Den 112-baserede eCall-tjeneste er en offentlig tjeneste af almen interesse og bør derfor være tilgængeligt vederlagsfrit for alle forbrugere.
- (15) Obligatorisk udstyring af køretøjer med et 112-baseret eCall-system bør ikke berøre den ret, som alle interessenter, herunder bilfabrikanter og uafhængige operatører, har til at tilbyde yderligere redningstjenester og/eller tillægstjenester, parallelt med eller i forbindelse med det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system. Alle supplerende tjenester bør imidlertid være udformet på en sådan måde, at de ikke øger førerens distraktion eller påvirker funktionen af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system og alarmcentralernes effektive arbejde. Det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system og det system, der leverer private tjenester eller tillægstjenester, bør udformes på en sådan måde, at det ikke er muligt at udveksle personoplysninger mellem dem. Hvis disse tjenester leveres, bør de overholde den gældende lovgivning om sikkerhed og databeskyttelse og altid være valgfrie for forbrugerne.
- (16) For at sikre åbne valgmuligheder for kunderne og fair konkurrence samt for at fremme innovationen og styrke konkurrenceevnen for Unionens informationsteknologisektor på verdensmarkedet, bør de køretøjsmonterede eCall-systemer være baseret på en interoperabel, standardiseret, sikker og åben platform til mulige fremtidige køretøjsmonterede applikationer eller tjenester. Eftersom dette kræver teknisk og juridisk støtte, bør Kommissionen på grundlag af en høring af alle involverede interessenter, herunder køretøjsfabrikanter og uafhængige operatører, omgående vurdere alle muligheder for at fremme og sikre en åben platform og, hvis det er relevant, forelægge et lovgivningsinitiativ herom. Det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system bør endvidere være tilgængeligt for et rimeligt gebyr, der ikke overstiger den nominelle værdi, og uden forskelsbehandling for alle uafhængige operatører med henblik på reparation og vedligeholdelse i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ⁽¹⁾.
- (17) For at sikre integriteten af typegodkendelsessystemet bør kun de 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, som kan prøves i fuldt omfang, accepteres med henblik på denne forordning.
- (18) Det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system kræver, idet det er et nødsystem, det højest mulige pålidelighedsniveau. Nøjagtigheden af minimumsdatasættet og taletransmissionen og talekvaliteten bør sikres, og der bør udvikles en ensartet prøvningsordning med henblik på at sikre, at det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system har en lang levetid og holdbarhed. Der bør følges regelmæssigt gennemføres periodisk teknisk kontrol (syn) i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2014/45/EU ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

- (19) Køretøjer i små serier og køretøjer, der er godkendt i henhold til artikel 24 i direktiv 2007/46/EF, er i henhold til nævnte direktiv undtaget fra kravene om beskyttelse af fører og passagerer i tilfælde af frontal kollision og sidepåkørsel. Derfor bør sådanne køretøjer undtages fra forpligtelsen til at overholde kravene om eCall i denne forordning. Desuden kan visse køretøjer i klasse M₁ og N₁ af tekniske årsager ikke udstyres med en hensigtsmæssig eCall-udløsningsmekanisme.
- (20) Køretøjer til specielle formål bør være underlagt de i denne forordning fastsatte eCall-krav, når basiskøretøjet eller det delvis opbyggede køretøj er udstyret med den nødvendige udløsningsmekanisme.
- (21) Enhver behandling af personoplysninger gennem det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system bør være i overensstemmelse med de regler om beskyttelse af personoplysninger, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF ⁽²⁾, navnlig for at garantere, at køretøjer udstyret med 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer i normal driftstilstand med hensyn til 112-eCall, ikke kan spores og ikke er underlagt nogen konstant overvågning, og at det minimum af oplysninger, som udsendes af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, omfatter de minimumsoplysninger, der kræves for at kunne håndtere alarmopkald på passende vis. Dette bør tage hensyn til henstillingerne fra den i henhold til artikel 29 i direktiv 95/46/EF nedsatte gruppe vedrørende beskyttelse af personer i forbindelse med behandling af personoplysninger (»Artikel 29-Gruppen vedrørende Databeskyttelse«), der findes i dens arbejdsdokument om databeskyttelse og beskyttelse af privatlivets fred i forbindelse med eCall-initiativet, der blev vedtaget den 26. september 2006.
- (22) Fabrikanterne bør gennemføre alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at overholde reglerne om beskyttelse af privatlivets fred og databeskyttelse i denne forordning, jf. artikel 7 og 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder ⁽³⁾.
- (23) Køretøjsfabrikanter bør i forbindelse med opfyldelsen af de tekniske krav integrere tekniske former for databeskyttelse i de køretøjsmonterede systemer og følge princippet om »indbygget privatlivsbeskyttelse«.
- (24) Fabrikanterne bør give oplysningerne om, at der findes et gratis offentligt eCall-system, der er baseret på det fælleseuropæiske alarmnummer 112, at køretøjets ejer har ret til at vælge at anvende dette system i stedet for et eCall-system understøttet af tredjepartstjenester samt den behandling af oplysninger, der foretages af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, som en del af den tekniske dokumentation, der overdrages sammen med køretøjet. Oplysningerne bør også være tilgængelige for onlinedownloading.
- (25) Data, der overføres via det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system og som behandles af alarmcentralerne, kan kun overføres til de beredskabstjenester og tjenestepartnere, der er omhandlet i afgørelse nr. 585/2014/EU, i tilfælde af hændelser med relation til eCalls og på de betingelser, der er fastsat i nævnte afgørelse, samt når de udelukkende anvendes til at opfylde formålene med den nævnte afgørelse. Data, der behandles af alarmcentralerne via det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, overføres ikke til andre tredjeparter uden udtrykkeligt samtykke fra den registrerede.
- (26) De europæiske standardiseringsorganisationer, Det Europæiske Institut for Telestandarder (ETSI) og Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), har udviklet fælles standarder for indførelsen af en paneuropæisk eCall-tjeneste, som bør anvendes i denne forordning, da dette vil lette den teknologiske udvikling af den køretøjsmonterede eCall-tjeneste, sikre tjenestens interoperabilitet og kontinuitet i hele Unionen og mindske gennemførelsesomkostningerne for Unionen som helhed.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets 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).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (Direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

⁽³⁾ EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

- (27) For at sikre anvendelsen af fælles tekniske krav vedrørende det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår undtagelsen af visse kategorier af køretøjer i klasse M₁ og N₁ fra forpligtelsen til at montere køretøjsmonterede eCall-systemer og udarbejdelsen af detaljerede tekniske krav og prøvninger for EF-typegodkendelse af køretøjer med hensyn til deres køretøjsmonterede eCall-systemer og EF-typegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer og for så vidt angår udarbejdelsen af detaljerede bestemmelser og prøvningsprocedurer for anvendelsen af visse regler om behandling af personoplysninger og til sikring af, at der ikke udveksles personoplysninger mellem det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system og tredjepartssystemer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau og med relevante interessenter, især høringer af forbrugerbeskyttelsesorganisationer samt med Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse og Artikel 29-Gruppen vedrørende Databeskyttelse, jf. gældende lovgivning. 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 Rådet.
- (28) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med hensyn til de praktiske foranstaltninger til vurdering af kravet om fravær af sporing, modellen for de brugeroplysninger og de administrative bestemmelser med henblik på EF-typegodkendelse vedrørende modellen for oplysningsdokumenter, som fabrikanten skal fremlægge med henblik på typegodkendelse, modellen for EF-typegodkendelsesattester samt modellen for EF-typegodkendelsesmærket. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (29) Køretøjsfabrikanter bør have tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de tekniske krav i denne forordning.
- (30) Denne forordning er en ny særskilt forordning, som vedrører EF-typegodkendelsesproceduren i direktiv 2007/46/EF, og derfor bør bilag I, III, IV og XI til nævnte direktiv ændres i overensstemmelse hermed.
- (31) Målet for denne forordning, nemlig gennemførelse af det indre marked gennem indførelse af fælles tekniske krav til nye typegodkendte køretøjer udstyret med et 112-baseret køretøjsmonteret eCall-system, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang 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.
- (32) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse blev hørt i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 ⁽²⁾ og afgav en udtalelse den 29. oktober 2013 ⁽³⁾ —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Denne forordning fastsætter de generelle krav til EF-typegodkendelse af køretøjer, hvad angår 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, og af 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ EUT C 38 af 8.2.2014, s. 8.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på køretøjer i klasse M₁ og N₁ som defineret i punkt 1.1.1 og 1.2.1 i bilag II, del A, til direktiv 2007/46/EF og på 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer.

Den finder ikke anvendelse på følgende køretøjer:

- a) køretøjer fremstillet i små serier, der er godkendt i henhold til artikel 22 og 23 i direktiv 2007/46/EF
- b) køretøjer, der er godkendt i henhold til artikel 24 i direktiv 2007/46/EF
- c) køretøjer, der af tekniske grunde ikke kan udstyres med en hensigtsmæssig eCall-udløsningsmekanisme som fastsat i overensstemmelse med stk. 2.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 med henblik på at identificere kategorier af køretøjer i klasse M₁ og N₁, der af tekniske grunde ikke kan udstyres med en hensigtsmæssig eCall-udløsningsmekanisme på grundlag af en undersøgelse med en cost-benefit-vurdering, der udføres eller bemyndiges af Kommissionen, og under hensyntagen til alle relevante sikkerhedsaspekter og tekniske aspekter.

De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest ... (*).

Artikel 3

Definitioner

Ved anvendelsen af denne forordning gælder ud over definitionerne i artikel 3 i direktiv 2007/46/EF følgende definitioner:

- 1) »112-baseret køretøjsmonteret eCall-system«: et nødsystem bestående af køretøjsmonteret udstyr og midlerne til at udløse, styre og foretage eCall-transmissionen, som enten aktiveres automatisk via køretøjsmonterede sensorer eller manuelt, og som ved hjælp af offentlige trådløse mobilkommunikationsnetværk overfører et minimumsdatasæt og opretter en 112-baseret lydkanal mellem køretøjets fører og passagerer og en eCall-alarmcentral
- 2) »eCall«: et køretøjsmonteret alarmopkald til 112, der enten foretages automatisk ved aktivering af køretøjsmonterede sensorer eller manuelt, og som overfører et minimumsdatasæt og opretter en lydkanal mellem køretøjet og eCall-alarmcentralen ved hjælp af offentlige trådløse mobilkommunikationsnetværk
- 3) »alarmcentral«: en fysisk lokalitet, hvor alarmopkald modtages først under ansvar af en offentlig myndighed eller en privat organisation, der er godkendt af medlemsstaten
- 4) »den mest passende alarmcentral«: den alarmcentral, som de ansvarlige myndigheder på forhånd har fastsat skal dække alarmopkald fra et bestemt område eller af en bestemt type
- 5) »eCall-alarmcentral«: den mest passende alarmcentral, som myndighederne på forhånd har fastlagt skal være den første til at modtage og håndtere eCall
- 6) »minimumsdatasæt«: de oplysninger, der er defineret ved standarden »Intelligente transportsystemer — eSafety — eCall, minimumsdatasæt (MSD)« (EN 15722:2011), og som sendes til eCall-alarmcentralen
- 7) »køretøjsmonteret udstyr«: et permanent udstyr i køretøjet, som leverer eller har adgang til de køretøjsoplysninger, der er nødvendige for at foretage eCall-transaktionen via et offentligt mobilkommunikationsnet
- 8) »eCall-transaktion«: oprettelse af en trådløs mobilkommunikationssession over et offentligt trådløst kommunikationsnet og overførsel minimumsdatasættet fra et køretøj til en eCall-alarmcentral samt oprettelse af en lydkanal mellem køretøjet og samme eCall-alarmcentral

(*) 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

- 9) »offentligt trådløst mobilkommunikationsnetværk«: et trådløst mobilkommunikationsnetværk, der er tilgængeligt for offentligheden i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/21/EF ⁽¹⁾ og direktiv 2002/22/EF ⁽²⁾
- 10) »eCall understøttet af tredjepartstjenester«: et køretøjsmonteret alarmopkald til en tredjepartstjenesteyder, der enten foretages automatisk ved aktivering af køretøjsmonterede sensorer eller manuelt, og som ved hjælp af offentlige trådløse mobilkommunikationsnetværk overfører minimumsdatasættet og opretter en lydkanal mellem køretøjet og tredjepartstjenesteyderen
- 11) »tredjepartstjenesteyder«: en organisation, der af de nationale myndigheder er godkendt til at modtage et eCall understøttet af tredjepartstjenester og videresende minimumsdatasættet til eCall-alarcentralen
- 12) »køretøjsmonteret eCall-system understøttet af tredjepartstjenester«: et system, som enten aktiveres automatisk via køretøjsmonterede sensorer eller manuelt, og som ved hjælp af offentlige trådløse mobilkommunikationsnetværk overfører minimumsdatasættet og opretter en lydkanal mellem køretøjet og tredjepartstjenesteyderen.

Artikel 4

Fabrikanternes generelle forpligtelser

Fabrikanterne påviser, at alle de nye køretøjer, der er omhandlet i artikel 2, er udstyret med et permanent 112-baseret køretøjsmonteret eCall-system i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages i medfør af denne forordning.

Artikel 5

Fabrikanternes særlige forpligtelser

1. Fabrikanterne sikrer, at alle deres nye køretøjstyper og 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer er fremstillet og godkendt i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages i medfør af denne forordning.
2. Fabrikanterne påviser, at alle nye køretøjstyper er fremstillet på en sådan måde, at det sikres, at der i tilfælde af en alvorlig ulykke, som registreres ved aktivering af en eller flere sensorer eller processorer i køretøjet, og som finder sted på Unionens område, automatisk udløses et eCall til det fælleseuropæiske alarmnummer 112.

Fabrikanterne påviser, at nye køretøjstyper er fremstillet på en sådan måde, at det sikres, at et eCall til det fælles-europæiske alarmnummer 112 også kan udløses manuelt.

Fabrikanterne sikrer, at den manuelle 112-baserede køretøjsmonterede eCall-udløsningsmekanisme er udformet på en sådan måde, at fejlhåndtering undgås.

3. Stk. 2 berører ikke køretøjets ejers ret til at anvende et køretøjsmonteret eCall-system understøttet af tredjepartstjenester, som leverer en tilsvarende tjeneste, ud over det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
 - a) det køretøjsmonterede eCall-system understøttet af tredjepartstjenester er i overensstemmelse med standarden EN 16102:2011 »Intelligente transportsystemer — Driftskrav til eCall, der er understøttet af tredjepartstjenester«
 - b) fabrikanterne sikrer, at der kun er ét system, der er aktivt ad gangen, og at det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system automatisk udløses, hvis det køretøjsmonterede eCall-system understøttet af tredjepartstjenester ikke fungerer
 - c) ejeren har til enhver tid ret til at vælge at anvende det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system i stedet for et køretøjsmonteret eCall-system understøttet af tredjepartstjenester

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/21/EF af 7. marts 2002 om fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (rammedirektivet) (EFT L 108 af 24.4.2002, s. 33).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/22/EF af 7. marts 2002 om forsyningspligt og brugerrettigheder i forbindelse med elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (forsyningspligtdirektivet) (EFT L 108 af 24.4.2002, s. 51).

d) fabrikkerne medtager oplysninger om den i litra c) omhandlede rettighed i ejerens instruktionsbog.

4. Fabrikkerne sikrer, at modtagerne i de 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer er kompatible med positioneringstjenesterne fra Galileo- og Egnossystemerne. Fabrikkerne kan derudover også vælge kompatibilitet med andre satellitnavigationssystemer.

5. Kun de 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, der er enten permanent installeret i køretøjet eller typegodkendt separat, og som kan prøves, accepteres med henblik på EF-typegodkendelse.

6. Fabrikkerne påviser, at køretøjets fører og passagerer bliver advaret i tilfælde af en alvorlig systemfejl, som vil medføre, at der ikke kan foretages et 112-baseret eCall.

7. Det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system er tilgængeligt for alle uafhængige operatører for et rimeligt gebyr, der ikke overstiger den nominelle værdi, og uden forskelsbehandling med henblik på reparation og vedligeholdelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007.

8. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8, der fastlægger de detaljerede tekniske krav og prøvninger ved EF-typegodkendelse af køretøjer med hensyn til deres 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer og EF-typegodkendelse af 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

De tekniske krav og prøvninger, der er omhandlet i første afsnit, skal være baseret på de krav, der er fastsat i stk. 2-7, samt på de tilgængelige standarder vedrørende eCall, hvis det er relevant, herunder:

- a) EN 16072:2011 »Intelligente transportsystemer — eSafety — Driftskrav til paneuropæisk eCall«
- b) EN 16062:2011 »Intelligente transportsystemer — eSafety — eCall Applikationskrav til højniveau (HLAP)«
- c) CEN/TS 16454:2013 »Intelligente transportsystemer — eSafety — eCall — Tilpasningsafprøvning fra ende til ende« for så vidt angår det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systems overensstemmelse med det paneuropæiske eCall
- d) EN 15722:2011 »Intelligente transportsystemer — eSafety — eCall- minimumsdatasæt«
- e) EN 16102:2011 »Intelligente transportsystemer — eCall — Driftskrav til tjenester understøttet af tredjepart«
- f) eventuelle yderligere europæiske standarder, der vedrører eCall-systemet og som er vedtaget i overensstemmelse med procedurerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 ⁽¹⁾ eller regulativer fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE-regulativer) vedrørende eCall-systemer, som Unionen har tiltrådt.

De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest ... (*).

9. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 for at ajourføre versionerne af de standarder, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 8, når en ny version er vedtaget.

Artikel 6

Regler om beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger

1. Denne forordning berører ikke direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF. Enhver behandling af personoplysninger gennem det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system skal overholde de regler om beskyttelse af personoplysninger, der er indeholdt i nævnte direktiver.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12).

(*) 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

2. De personoplysninger, der behandles i henhold til denne forordning, benyttes kun med henblik på håndtering af de nødsituationer, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, første afsnit.
3. De personoplysninger, der behandles i henhold til denne forordning, lagres ikke i længere tid end nødvendigt med henblik på at håndtere de nødsituationer, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, første afsnit. Disse oplysninger slettes helt, så snart de ikke længere er nødvendige til dette formål.
4. Fabrikanterne sikrer, at det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system ikke kan spores og ikke er underlagt nogen konstant sporing.
5. Fabrikanterne sikrer, at data i den interne hukommelse i et 112-baseret køretøjsmonteret eCall-system automatisk og fortløbende fjernes. Det er kun tilladt at lagre køretøjets tre sidste positioner, for så vidt det er strengt nødvendigt med henblik på at bestemme den nuværende position og kørselsretningen på tidspunktet for begivenheden.
6. Disse data må ikke være tilgængelige for enheder uden for det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, inden et eCall udløses.
7. Privatlivsfremmende teknologier skal integreres i det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system for at sikre eCall-brugerne det passende niveau for beskyttelse af privatlivets fred samt de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger til at forhindre overvågning og misbrug.
8. Det minimumsdatasæt, som udsendes af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, må kun indeholde de minimumsoplysninger, der er omhandlet i standarden EN 15722:2011 »Intelligente transportsystemer — eSafety — eCall-minimumsdatasæt«. Der må ikke overføres yderligere oplysninger af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system. Det pågældende minimumsdatasæt skal lagres således, at det kan slettes fuldstændigt og permanent.
9. Fabrikanterne giver i ejerens instruktionsbog klare og omfattende oplysninger om den databehandling, der foretages af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system. Oplysningerne skal omfatte:
 - a) henvisning til retsgrundlaget for databehandlingen
 - b) den omstændighed, at det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system er aktiveret som standardindstilling
 - c) ordningerne for den databehandling, som det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system foretager
 - d) eCall-databehandlingens specifikke formål, som begrænses til de nødsituationer, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, første afsnit
 - e) de typer data der indsamles og behandles, og dem der modtager disse data
 - f) tidsgrænsen for lagring af data i det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system
 - g) den omstændighed, at der ikke er konstant sporing af køretøjet
 - h) ordningerne for udøvelsen af den registreredes rettigheder og den kontakttjeneste, der er kompetent til at behandle anmodninger om adgang
 - i) eventuelle nødvendige yderligere oplysninger om sporbarhed, sporing og behandling af personoplysninger i forbindelse med levering af en eCall-tjeneste understøttet af tredjepartstjenester og/eller andre tillægstjenester, hvilket forudsætter, at ejeren udtrykkeligt har givet sit samtykke, og at direktiv 95/46/EF er overholdt. Der skal tages særligt hensyn til, at der kan være forskelle mellem den databehandling, der udføres gennem det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, og den databehandling, der udføres gennem eCall-systemer understøttet af tredjepartstjenester eller andre tillægstjenester.

10. For at undgå forvirring med hensyn til formålene og merværdien af behandlingen skal de i stk. 9 omhandlede oplysninger gives særskilt i ejerens instruktionsbog for det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system og for eCall-systemet understøttet af tredjepartstjenester, inden det pågældende system tages i brug.

11. Fabrikkerne sikrer, at det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system og eventuelle yderligere systemer, der leverer eCall understøttet af tredjepartstjenester eller tillægstjenester, udformes på en sådan måde, at det ikke er muligt at udveksle personoplysninger mellem dem. Manglende anvendelse af et system, der leverer eCall understøttet af tredjepartstjenester eller en tillægstjeneste, eller den registreredes afslag på at give samtykke til behandling af vedkommendes personoplysninger i forbindelse med en eCall-tjeneste understøttet af tredjepartstjenester eller en tillægstjeneste, må ikke indvirke negativt på anvendelsen af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system.

12. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8 med henblik på at præcisere:

- a) de detaljerede tekniske krav og prøvningsprocedurer for anvendelsen af de bestemmelser om behandling af personoplysninger, der er omhandlet i stk. 2 og 3
- b) de detaljerede tekniske krav og prøvningsprocedurer til sikring af, at der ikke udveksles personoplysninger mellem et 112-baseret køretøjsmonteret eCall-system og tredjepartssystemer, jf. stk. 11.

De første af sådanne delegerede retsakter vedtages senest ... (*).

13. Kommissionen fastlægger ved gennemførelsesretsakter:

- a) de praktiske foranstaltninger til vurdering af kravet om fravær af sporbarhed og sporing, jf. stk. 4, 5 og 6
- b) modellen til brugeroplysningerne, jf. stk. 9.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10, stk. 2.

De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest ... (*).

Artikel 7

Medlemsstaternes forpligtelser

Med virkning fra den 31. marts 2018 må de nationale myndigheder kun udstede EF-typegodkendelse til nye køretøjstyper for så vidt angår 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer og til nye typer 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer, der er i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i medfør af denne forordning.

Artikel 8

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, artikel 5, stk. 8 og 9, og artikel 6, stk. 12, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ... (**). 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.

(*) 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

(**) Datoen for denne forordnings ikrafttrædelse.

3. Den i artikel 2, stk. 2, artikel 5, stk. 8 og 9, og artikel 6, stk. 12, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

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 2, stk. 2, artikel 5, stk. 8 og 9, og artikel 6, stk. 12, 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 9

Gennemførelsesretsakter

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger de administrative bestemmelser for EF-typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer og af 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer som krævet i artikel 5, stk. 1, vedrørende:

- a) modellerne for de oplysningsdokumenter, der skal forelægges af fabrikanterne med henblik på typegodkendelse
- b) modellerne for EF-typegodkendelsesattesterne
- c) modellerne for EF-typegodkendelsesmærket.

Disse retsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 10, stk. 2.

De første af sådanne gennemførelsesretsakter vedtages senest ... (*).

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af »Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer« (TCMV) nedsat ved artikel 40, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i 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 11

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for fabrikanternes manglende overholdelse af bestemmelserne i denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages i henhold til denne forordning. De træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

(*) 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

2. De typer af manglende overholdelse, som skal være genstand for sanktioner, skal mindst omfatte følgende:
- a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse
 - b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse
 - c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse, nægtelse eller inddragelse af typegodkendelsen
 - d) overtrædelse af bestemmelserne i artikel 6
 - e) overtrædelse af bestemmelserne i artikel 5, stk. 7.

Artikel 12

Rapportering og revision

1. Kommissionen skal senest den 31. marts 2021 forelægge en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system, herunder udbredelsen heraf. Kommissionen undersøger, hvorvidt denne forordnings anvendelsesområde bør udvides til at omfatte andre kategorier af køretøjer, såsom tunge godskøretøjer, busser, motordrevne tohjulede køretøjer og landbrugstraktorer. Om nødvendigt forelægger Kommissionen et lovforslag herom.
2. Efter en bred høring af alle relevante interessenter samt en undersøgelse med en cost-benefit-vurdering vurderer Kommissionen, om der er behov for krav til en interoperabel, standardiseret, sikker og åben platform. Hvis det er hensigtsmæssigt, vedtager Kommission senest den ... (*) et lovgivningsinitiativ baseret på disse krav.

Artikel 13

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

Bilag I, III, IV og XI til direktiv 2007/46/EF ændres som angivet i bilaget til denne forordning.

Artikel 14

Ikrafttræden

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

Artikel 2, stk. 2, artikel 5, stk. 8 og 9, artikel 6, stk. 12 og 13, samt artikel 8, 9, 10 og 12 finder anvendelse fra den ... (**).

Andre artikler end dem, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, anvendes fra den 31. marts 2018.

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

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

(*) To år efter denne forordnings ikrafttræden.

(**) Datoen for denne forordnings ikrafttræden.

BILAG

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1) I bilag I tilføjes følgende punkter:

»12.8. eCall-system

12.8.1. Monteret: ja/nej ⁽¹⁾

12.8.2. Teknisk beskrivelse eller tegninger af anordningen: ...«

2) I bilag III, del I, afsnit A, tilføjes følgende punkter:

»12.8. eCall-system

12.8.1. Monteret: ja/nej ⁽¹⁾«

3) I bilag IV, del I, foretages følgende ændringer:

a) Følgende punkt tilføjes til tabellen:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Gyldighedsområde									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
»71.	eCall-system	Forordning (EU) ... (*)	X			X«						

b) Tillæg 1 ændres som følger:

i) Følgende punkt tilføjes til tabel 1:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Særlige spørgsmål	Gyldighedsområde og særlige krav
»71	eCall-system	Forordning (EU) ... (*)		Ikke relevant«

ii) Følgende punkt tilføjes til tabel 2:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Særlige spørgsmål	Gyldighedsområde og særlige krav
»71	eCall-system	Forordning (EU) ... (*)		Ikke relevant«

(*) Nummeret på denne forordning.

c) Tillæg 2, afsnit 4, tekniske forskrifter, ændres som følger:

i) Følgende punkt tilføjes til del I: Køretøjer i klasse M₁:

Punkt	Retsakt	Alternative krav
»71	Forordning (EU) ... (*) (eCall-systemer)	Kravene i den pågældende forordning finder ikke anvendelse.«

ii) Følgende punkt tilføjes til del II: Køretøjer i klasse N₁:

Punkt	Retsakt	Alternative krav
»71	Forordning (EU) ... (*) (eCall-systemer)	Kravene i den pågældende forordning finder ikke anvendelse.«

4) I bilag XI foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 1 tilføjes følgende punkt i tabellen:

Punkt	Emne	Retsakt	M ₁ ≤ 2 500 (*) kg	M ₁ > 2 500 (*) kg	M ₂	M ₃
»71	eCall-system	Forordning (EU) ... (*)	G	G	Ikke relevant	Ikke relevant«

b) I tillæg 2 tilføjes følgende punkt i tabellen:

Punkt	Emne	Retsakt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
»71.	eCall-system	Forordning (EU) ... (*)	G	Ikke relevant	Ikke relevant	G	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant«

c) I tillæg 3 tilføjes følgende punkt i tabellen:

Punkt	Emne	Retsakt	M ₁
»71	eCall-system	Forordning (EU) ... (*)	G«

d) I tillæg 4 tilføjes følgende punkt i tabellen:

Punkt	Emne	Retsakt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
»71.	eCall-system	Forordning (EU) ... (*)	Ikke relevant	Ikke relevant	G	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant«

(*) Nummeret på denne forordning.

Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 4/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF

(2015/C 134/02)

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde den 13. juni 2013 ovennævnte forslag til forordning for Rådet og Europa-Parlamentet sammen med et forslag til en afgørelse herom. De to forslag har til formål at sikre indførelsen af den 112-baserede alarmopkaldstjeneste (eCall) i hele Unionen.

Rådet vedtog afgørelsen ⁽¹⁾ den 8. maj 2014.

2. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 19. september 2013.
3. Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse afgav udtalelse til Rådet og Europa-Parlamentet den 29. oktober 2013.
4. Europa-Parlamentet (ordfører Olga Sehnalová, IMCO-Udvalget) fastlagde sin førstebehandlingsholdning den 26. februar 2014. Olga Sehnalová blev genvalgt som ordfører efter valget i maj 2014.
5. Rådet vedtog en generel indstilling den 26. maj 2014 (dok. 9879/14). Formandskabet fik mandat til at indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet.
6. Der blev afholdt tre triloger den 8. oktober, 11. november og 1. december 2014. På den tredje trilog nåede medlovgiverne til enighed om en kompromistekst. Europa-Parlamentet meddelte derfor Rådet ved skrivelse af 8. december 2014, at Europa-Parlamentet ville stemme for den tekst, Rådet vedtog, uden yderligere ændringer, hvis Rådet vedtog sin førstebehandlingsholdning på grundlag af den aftalte kompromistekst.

II. FORMÅL

7. Denne forordning fastsætter bestemmelserne om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system. Ifølge forordningen skal nye typer personbiler og lette erhvervskøretøjer være konstrueret således, at de i tilfælde af en alvorlig ulykke automatisk eller manuelt udløser et nødopkald til alarmnummeret 112. På grund af arten af de oplysninger, der leveres af denne tjeneste, indeholder forslaget også bestemmelser om privatlivets fred og databeskyttelse.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

A. Generelt

8. Rådet har foretaget adskillige ændringer af det oprindelige forslag. Parallelt hermed har Europa-Parlamentet også vedtaget en række ændringsforslag, som i det væsentlige var meget tæt på dem, der er blevet drøftet i Rådet. Der blev hurtigt opnået en aftale mellem de to institutioner, som kun blev forsinket af valget til Europa-Parlamentet i maj 2014.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 585/2014/EU af 15. maj 2014 om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system (EUT L 164 af 3.6.2014, s. 6).

Rådets førstebehandlingsholdning ændrer derfor delvist Kommissionens oprindelige forslag, idet det er omarbejdet på grundlag af den aftale, der blev indgået med Europa-Parlamentet.

B. De vigtigste politiske spørgsmål

9. 112-baseret eCall

Henvisningen til eCall blev tydeliggjort i hele teksten, herunder i titlen, ved at tilføje, at den specifikt vedrører det 112-baserede eCall.

10. Udvidelse af anvendelsesområdet til systemer, komponenter og separate tekniske enheder

Rådet har fastsat bestemmelser om en udvidelse af forordningens anvendelsesområde til også at omfatte systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

11. Undtagelser

Rådet har tilføjet en bestemmelse, der præciserer, hvilke kategorier af køretøjer der er fritaget.

12. Tilføjelse af nye definitioner

Der er tilføjet en række nye definitioner, der præciserer nogle af de begreber, der anvendes i teksten, og som også i fremtiden skal bruges i delegerede retsakter.

13. »Permanent monterede« eCall-systemer

Der blev tilføjet en præcisering i teksten om, at eCall-systemet skal være permanent monteret i køretøjet, når dette indleveres til typegodkendelse.

14. Tredjepartstjenester (TPS)

Rådet tilføjede i teksten, at ejere af køretøjer skal have mulighed for at anvende TPS ud over det 112-baserede eCall-system, samtidig med at det undgik at pålægge TPS forpligtelser.

15. Kompatibilitet med satellitnavigationssystemer

Rådet har fastsat obligatorisk kompatibilitet af eCall-systemet med navigationssystemerne Galileo og Egnos og giver samtidig fabrikanterne mulighed for også at sikre kompatibilitet med andre navigationssystemer.

16. Tilgængelighed for uafhængige operatører

Det er fastsat i teksten, at det 112-baserede eCall-system bør være tilgængeligt med henblik på reparation og vedligeholdelse for uafhængige operatører mod et rimeligt gebyr i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, der indeholder bestemmelser om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

17. Regler om beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger

Rådet har ændret Kommissionens oprindelige forslag således, at der gives en klar henvisning til de regler om beskyttelse af personoplysninger, der finder anvendelse, og det fastsættes, at eCall-data kun kan benyttes med henblik på håndtering af nødsituationer, og at de slettes automatisk, at der ikke kan udveksles oplysninger mellem det 112-baserede eCall-system og et tredjepartssystem, samt at instruktionsbogen skal give ejeren oplysninger om databehandlingen i begge systemer.

18. Gennemførelsesretsakter

Rådet har også tilføjet en bestemmelse i teksten, hvorefter visse praktiske foranstaltninger inden for databeskyttelse skal fastsættes i gennemførelsesretsakter og ikke i delegerede retsakter. Der er tilføjet dispositive bestemmelser herom.

19. Kommissionens beføjelser

Rådets tekst bestemmer, at Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter begrænses til en periode på fem år, som stiltiende forlænges, og at Kommissionen skal udarbejde en rapport vedrørende delegationen af beføjelser ni måneder inden udløbet af femårsperioden.

20. Rapportering og revision

Der er tilføjet en bestemmelse om, at Kommissionen senest i 2021 skal forelægge en evalueringsrapport om resultaterne af eCall og udbredelsen heraf og undersøge, hvorvidt denne forordning kan udvides til at omfatte andre kategorier af køretøjer, og vurdere behovet for en åben platform.

21. Anvendelsesdato

Anvendelsesdatoen er fastsat i forhold til bestemmelserne i afgørelse nr. 585/2014/EU om indførelse af det inter-operable EU-dækkende eCall-system. Anvendelsesdatoen er fastsat til den 31. marts 2018.

22. Ændring af bilaget

Bilaget er ændret af Rådet for bedre at afspejle bestemmelserne i artiklerne.

23. Betragtninger

Betragtningerne er ændret af Rådet, så de stemmer overens med de ændrede dispositive dele af forordningen og tager hensyn til visse betænkeligheder fra Europa-Parlamentets side.

IV. KONKLUSION

Rådet har i sin holdning fuldt ud taget hensyn til Kommissionens forslag og til Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning.

Med hensyn til Europa-Parlamentets ændringsforslag bemærker Rådet, at en lang række ændringer allerede — i ånden, delvis eller fuldt ud — er medtaget i dets holdning.

RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING (EU) Nr. 5/2015

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 223/2009 om europæiske statistikker

Vedtaget af Rådet den 5. marts 2015

(Tekst af relevans for EØS og for Schweiz)

(2015/C 134/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 338, 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 Den Europæiske Centralbank ⁽¹⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det europæiske statistiske system »ESS« har som partnerskab generelt haft succes med at konsolidere sine aktiviteter for at sikre udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker af høj kvalitet, blandt andet ved at forbedre styringen af ESS.
- (2) Der er dog for nylig konstateret en række svagheder, navnlig med hensyn til det statistiske kvalitetsstyringssystem.
- (3) I sin meddelelse af 15. april 2011 med titlen »Effektiv kvalitetsstyring inden for europæiske statistikker« foreslog Kommissionen en række tiltag til at afhjælpe disse svagheder og styrke styringen af ESS. Kommissionen foreslog navnlig en målrettet ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 223/2009 ⁽³⁾.
- (4) Rådet hilste i sine konklusioner af 20. juni 2011 Kommissionens initiativ velkommen og understregede betydningen af hele tiden at forbedre ESS' styring og effektivitet.
- (5) Der bør tages hensyn til, hvilken virkning den seneste udvikling i forbindelse med rammerne for Unionens økonomiske styring har på det statistiske område, navnlig de aspekter, der vedrører faglig uafhængighed som f.eks. gennemsigtige procedurer for ansættelse og afskedigelse, budgetbevillinger og offentliggørelseskalendere, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1175/2011 ⁽⁴⁾, samt de aspekter, der vedrører kravet om, at organer, som har til opgave at overvåge gennemførelsen af nationale finanspolitiske regler, har funktionel autonomi som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 473/2013 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ EUT C 374 af 4.12.2012, s. 2.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af ... og Rådets førstebehandlingsholdning af 5.3.2015. Europa-Parlamentets holdning af ... og Rådets afgørelse af

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 223/2009 af 11. marts 2009 om europæiske statistikker og om ophævelse af forordning (EF, Euratom) nr. 1101/2008 om fremsendelse af fortrolige statistiske oplysninger til De Europæiske Fællesskabers Statistiske Kontor, Rådets forordning (EF) nr. 322/97 om EF-statistikker og Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom om nedsættelse af et udvalg for De Europæiske Fællesskabers statistiske program (EUT L 87 af 31.3.2009, s. 164).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1175/2011 af 16. november 2011 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1466/97 om styrkelse af overvågningen af budgetstillinger samt overvågning og samordning af økonomiske politikker (EUT L 306 af 23.11.2011, s. 12).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 473/2013 af 21. maj 2013 om fælles bestemmelser om overvågning og evaluering af udkast til budgetplaner og til sikring af korrektion af uforholdsmæssigt store underskud i medlemsstaterne i euroområdet (EUT L 140 af 27.5.2013, s. 11).

- (6) Disse aspekter, der vedrører faglig uafhængighed, såsom gennemsigtige procedurer for ansættelse og afskedigelse, budgetbevillinger og offentliggørelseskalendere, bør ikke begrænses til statistikker, der er udarbejdet med henblik på budgetovervågningssystemet og proceduren i forbindelse med uforholdsmæssigt store underskud, men bør gælde for alle europæiske statistikker, der udvikles, udarbejdes og formidles af ESS.
- (7) Endvidere er det en nødvendig betingelse for at sikre de statistiske myndigheders faglige uafhængighed og statistiske data af høj kvalitet, at der på årsbasis eller over en flerårig periode afsættes tilstrækkelige ressourcer til at opfylde de statistiske behov.
- (8) Med henblik herpå bør de statistiske myndigheders faglige uafhængighed styrkes, og der bør sikres minimumsstandarder, der gælder for hele Unionen. Lederne af de nationale statistiske kontorer bør gives særlige garantier, når det gælder udførelse af statistiske opgaver, organisationsledelse og ressourcefordeling. Procedurene for ansættelse af lederne af de nationale statistiske kontorer bør være gennemsigtige og udelukkende baseret på faglige kriterier. De bør sikre, at princippet om lige muligheder overholdes, navnlig hvad angår køn.
- (9) Mens troværdige europæiske statistikker kræver streng faglig uafhængighed hos statistikerne, bør europæiske statistikker også reagere på politiske behov og yde statistisk støtte til nye politiske initiativer på nationalt plan og EU-plan.
- (10) Det er nødvendigt, at uafhængigheden hos Unionens statistiske myndighed (Eurostat) konsolideres og garanteres gennem effektiv parlamentarisk gennemgang, og at de nationale statistiske kontors uafhængighed konsolideres og garanteres gennem demokratisk ansvarlighed.
- (11) Endvidere bør omfanget af den koordinerende rolle, som de nationale statistiske kontorer allerede har fået tildelt, præciseres for at opnå en mere effektiv koordinering på nationalt plan af statistiske opgaver, herunder kvalitetsstyring, mens der samtidig tages behørigt hensyn til de statistiske opgaver, der udføres af Det Europæiske System af Centralbanker (ESCB). I det omfang europæiske statistikker kan udarbejdes af de nationale centralbanker i deres egenskab af medlemmer af ESCB, bør de nationale statistiske kontorer og de nationale centralbanker arbejde tæt sammen i overensstemmelse med nationale ordninger med henblik på at sikre udarbejdelse af fuldstændige og sammenhængende europæiske statistikker, samtidig med at der sikres det nødvendige samarbejde mellem ESS og ESCB.
- (12) For at lette byrden for de statistiske myndigheder og respondenterne bør de nationale statistiske kontorer og andre nationale myndigheder hurtigt og gratis kunne få adgang til og anvende administrative registre, herunder registre, som føres elektronisk, samt integrere disse registre i statistikkerne.
- (13) Europæiske statistikker bør være lette at sammenligne og få adgang til, og de bør ajourføres hurtigt og med regelmæssige mellemrum for at sikre, at Unionens politikker og finansieringsinitiativer fuldt ud tager hensyn til udviklingen i Unionen.
- (14) De nationale statistiske kontorer bør endvidere på et tidligt stadium konsulteres om udformningen af nye administrative registre, som vil kunne levere data til statistiske formål, og om planlagte ændringer eller nedlæggelse af eksisterende administrative kilder. De bør også modtage relevante metadata fra ejerne af administrative data og koordinere standardiseringsaktiviteterne i forbindelse med administrative registre, der er relevante for udarbejdelsen af statistiske data.
- (15) Fortroligheden af data fra administrative registre bør beskyttes i henhold til de fælles principper og retningslinjer, der gælder for alle fortrolige data, som anvendes til udarbejdelse af europæiske statistikker. Der bør også udarbejdes og offentliggøres rammer for kvalitetsvurdering af disse data samt principper for gennemsigthed.
- (16) Alle brugere bør have adgang til samme data på samme tid. Nationale statistiske kontorer bør udarbejde kalendere for offentliggørelsen af periodiske data.

- (17) Europæiske statistikkers kvalitet bør forbedres og brugernes tillid styrkes ved at gøre de nationale regeringer medansvarlige for anvendelsen af den europæiske adfærdskodeks for europæiske statistikker (adfærdskodeksen). Derfor bør en medlemsstats »forpligtende indsats for tillid til statistik« (forpligtende indsats), som tager hensyn til de nationale særtræk, omfatte særlige tilsagn fra den pågældende medlemsstats regering om at forbedre eller bevare betingelserne for gennemførelsen af adfærdskodeksen. Den forpligtende indsats, som bør ajourføres efter behov, kunne omfatte nationale rammer til sikring af høj kvalitet, herunder selvevalueringer, forbedringstiltag og tilsynsmekanismer.
- (18) Kommissionen (Eurostat) bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at muliggøre nem onlineadgang til fuldstændige og brugervenlige dataserier. Periodiske ajourføringer bør om muligt give oplysninger om hver enkelt medlemsstat fra år til år og fra måned til måned.
- (19) Da udarbejdelsen af europæiske statistikker skal bygge på langsigtet operationel og finansiell planlægning for at sikre en høj grad af uafhængighed, bør det europæiske statistiske program dække samme periode som den flerårige finansielle ramme.
- (20) Forordning (EF) nr. 223/2009 tillægger Kommissionen beføjelser til at gennemføre nogle af nævnte forordnings bestemmelser i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF⁽¹⁾. Som følge af ikrafttræden af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁽²⁾, som ophæver afgørelse 1999/468/EF, bør de beføjelser, der tillægges Kommissionen, tilpasses denne nye lovgivningsmæssige ramme. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011. Kommissionen bør sikre, at disse gennemførelsesretsakter ikke pålægger medlemsstaterne eller respondenterne en væsentlig yderligere administrativ byrde.
- (21) Kommissionen bør tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 291, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) med henblik på at sikre ensartet anvendelse af kvalitetskrav ved at fastsætte de nærmere retningslinjer for, strukturen i og hyppigheden af de kvalitetsrapporter, der er omfattet af sektorlovgivningen, når disse ikke er fastlagt i den sektorspecifikke statistiklovgivning. Kommissionen bør sikre, at disse gennemførelsesretsakter ikke pålægger medlemsstaterne eller respondenterne en væsentlig yderligere administrativ byrde.
- (22) Der er behov for ensartede betingelser for gennemførelse af adgang til fortrolige data til videnskabelige formål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af nærværende forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastsætte, under hvilke ordninger, regler og betingelser der kan gives en sådan adgang på EU-plan. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.
- (23) Målet for denne forordning, nemlig at styrke ESS' styring, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af kravet om, at der findes pålidelige data på EU-plan, 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 forordningen ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (24) ESCB's uafhængighed i udøvelsen af dets opgaver som beskrevet i protokol nr. 4 om statuten for Det Europæiske System af Centralbanker og Den Europæiske Centralbank bør fuldt ud respekteres i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med artikel 130 og 338 i TEUF.
- (25) ESS-Udvalget er blevet hørt.
- (26) Forordning (EF) nr. 223/2009 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

(¹) Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

(²) 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).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af forordning (EF) nr. 223/2009

I forordning (EF) nr. 223/2009 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 1, litra a), affattes således:

- »a) »faglig uafhængighed«: statistikker skal udvikles, udarbejdes og formidles på et uafhængigt grundlag, særligt i forbindelse med fastlæggelsen af, hvilke teknikker, definitioner, metodologier og kilder der skal anvendes, samt af tidspunkterne for og indholdet af alle former for formidling, og udførelsen af disse opgaver skal ske, uden at der modtages instrukser fra politisk hold, interessegrupper, EU-myndigheder eller nationale myndigheder«.

2) Artikel 5, stk. 1, affattes således:

- »1. Den nationale statistiske myndighed, der udpeges af den enkelte medlemsstat som det organ, der er ansvarligt for koordinering af alle nationale aktiviteter til udvikling, udarbejdelse og formidling af europæiske statistikker, som fastsættes i det europæiske statistiske program i overensstemmelse med artikel 1, (det nationale statistiske kontor) fungerer i denne henseende som det eneste kontaktpunkt for Kommissionen (Eurostat) i statistiske forhold.

Det nationale statistiske kontors ansvar for koordinering omfatter alle andre nationale myndigheder, der er ansvarlige for udvikling, udarbejdelse og formidling af europæiske statistikker, som fastsættes i det europæiske statistiske program i overensstemmelse med artikel 1. Det nationale statistiske kontor er navnlig ansvarligt for på nationalt plan at koordinere den statistiske programmering og rapportering, kvalitetsovervågning, metodologi, fremsendelse af data og kommunikation vedrørende ESS's statistiske aktioner. I det omfang nogle af disse europæiske statistikker kan udarbejdes af de nationale centralbanker i deres egenskab af medlemmer af Det Europæiske System af Centralbanker (ESCB), arbejder de nationale statistiske kontorer og de nationale centralbanker tæt sammen i overensstemmelse med nationale ordninger med henblik på at sikre udarbejdelse af fuldstændige og sammenhængende europæiske statistikker, samtidig med at der sikres det nødvendige samarbejde mellem ESS og ESCB, jf. artikel 9.«

3) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 5a

Ledere af de nationale statistiske kontorer og ledere med ansvar for statistik i andre nationale myndigheder

1. Inden for deres nationale statistiske system sikrer medlemsstaterne faglig uafhængighed for de embedsmænd, der har ansvaret for de opgaver, der er fastsat i denne forordning.

2. Med henblik herpå skal lederne af de nationale statistiske kontorer:

- a) have eneansvaret for at fastlægge processer, statistiske metoder, standarder og procedurer samt indholdet af og tidspunkterne for statistiske udgivelser og offentliggørelser af europæiske statistikker, der udvikles, udarbejdes og formidles af det nationale statistiske kontor
- b) tillægges beføjelser til at træffe afgørelse om alle spørgsmål vedrørende den interne forvaltning af det nationale statistiske kontor
- c) handle uafhængigt under udførelsen af deres statistiske opgaver; og hverken søge eller modtage instrukser fra nogen regering eller andre institutioner, organer, kontorer eller enheder
- d) være ansvarlige for det nationale statistiske kontors statistiske aktiviteter og budgetgennemførelse
- e) offentliggøre en årlig rapport og kan fremsætte bemærkninger om budgetbevillingsspørgsmål, der vedrører det nationale statistiske kontors statistiske aktiviteter

- f) koordinere de statistiske aktiviteter, som gennemføres af alle nationale myndigheder, der er ansvarlige for udvikling, udarbejdelse og formidling af europæiske statistikker som omhandlet i artikel 5, stk. 1
- g) udarbejde nationale retningslinjer, hvor det er nødvendigt for at sikre kvaliteten i udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af alle europæiske statistikker inden for deres nationale statistiske systemer og overvåge og revidere gennemførelsen af disse, idet de alene har ansvar for at sikre overholdelsen af disse retningslinjer inden for det nationale statistiske kontor, og
- h) repræsentere deres nationale statistiske system i ESS.

3. Hver medlemsstat sikrer, at andre nationale myndigheder med ansvar for udvikling, udarbejdelse og formidling af europæiske statistikker udfører sådanne opgaver i overensstemmelse med de nationale retningslinjer, der udarbejdes af lederen af det nationale statistiske kontor.

4. Medlemsstaterne sikrer, at procedurerne for ansættelse og udnævnelse af ledere af nationale statistiske kontorer og, hvor det er relevant, ledere med ansvar for statistik i andre nationale myndigheder, som udarbejder europæiske statistikker, er gennemsigtige og udelukkende baseret på faglige kriterier. Disse procedurer sikrer, at princippet om lige muligheder overholdes, navnlig hvad angår køn. Grundene til afskedigelse af lederne af de nationale statistiske kontorer eller overførsel af dem til en anden stilling må ikke bringe den faglige uafhængighed i fare.

5. Hver medlemsstat kan oprette et nationalt organ til sikring af den faglige uafhængighed for producenterne af europæiske statistik. Lederne af nationale statistiske kontorer og, hvor det er relevant, lederne med ansvar for statistik i andre nationale myndigheder, som udarbejder europæiske statistikker, kan modtage rådgivning fra sådanne organer. Procedurerne for rekruttering, forflyttelse og afskedigelse af medlemmerne af sådanne organer skal være gennemsigtige og udelukkende baseret på faglige kriterier. Disse procedurer sikrer, at princippet om lige muligheder overholdes, navnlig hvad angår køn.»

4) Artikel 6, stk. 2 og 3, affattes således:

»2. På EU-plan skal Kommissionen (Eurostat) handle uafhængigt ved sikringen af, at udarbejdelsen af europæiske statistikker sker efter de fastsatte regler og principper for statistikker.

3. Med forbehold af artikel 5 i protokol nr. 4 om statuten for Det Europæiske System af Centralbanker og Den Europæiske Centralbank koordinerer Kommissionen (Eurostat) EU-institutionernes og -organernes statistiske aktiviteter, navnlig for at sikre dataenes konsistens og kvalitet og nedbringe indberetningsbyrden. Med henblik herpå kan Kommissionen (Eurostat) anmode EU-institutionerne eller -organerne om inden for deres respektive kompetenceområder at rådføre sig eller samarbejde med den i forbindelse med udvikling af metoder og systemer til statistiske formål. Enhver af disse institutioner eller organer, som agter at udarbejde statistikker, skal rådføre sig med Kommissionen (Eurostat) og rette sig efter dens eventuelle anbefalinger i denne henseende.«

5) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 6a

Generaldirektør i Kommissionen (Eurostat)

1. Eurostat er Unionens statistiske myndighed og et generaldirektorat i Kommissionen. Det ledes af en generaldirektør.

2. Kommissionen sikrer, at proceduren for ansættelse af generaldirektøren for Eurostat er gennemsigtig og baseret på faglige kriterier. Proceduren skal sikre, at princippet om lige muligheder overholdes, navnlig hvad angår køn.

3. Generaldirektøren har eneansvaret for at fastlægge processer, statistiske metoder, standarder og procedurer samt indholdet af og tidspunkterne for statistiske udgivelser og offentliggørelser for så vidt angår alle statistikker, der udarbejdes af Eurostat. Ved udførelsen af disse statistiske opgaver handler generaldirektøren i fuld uafhængighed og må hverken søge eller modtage instrukser fra EU-institutionerne eller -organerne, fra en regering eller fra en anden institution, et andet organ, kontor eller agentur.

4. Generaldirektøren for Eurostat er ansvarlig for Eurostats statistiske aktiviteter. Generaldirektøren for Eurostat giver umiddelbart efter Kommissionens udnævnelse og derefter hvert år som led i den statistiske dialog møde for Europa-Parlamentets relevante udvalg for at drøfte forhold vedrørende statistisk styring, metodologi og statistisk innovation. Generaldirektøren for Eurostat offentliggør en årlig rapport.»

6) I artikel 11 tilføjes følgende stykker:

»3. Medlemsstaterne og Kommissionen træffer alle nødvendige foranstaltninger for at bevare tilliden til europæiske statistikker. Med henblik herpå skal medlemsstaternes og Kommissionens »forpligtende indsatser for tillid til statistik« (de forpligtende indsatser) yderligere have til formål at sikre offentlig tillid til europæiske statistikker og fremskridt inden for gennemførelsen af de statistiske principper i adfærdskodeksen. De forpligtende indsatser skal indeholde specifikke politiske tilsagn om at forbedre og om nødvendigt opretholde betingelserne for gennemførelsen af adfærdskodeksen og skal offentliggøres sammen med et EU-resumé.

4. Medlemsstaternes forpligtende indsatser skal overvåges regelmæssigt af Kommissionen på grundlag af årlige rapporter, som indsendes af medlemsstaterne, og ajourføres efter behov.

Såfremt der ikke foreligger en offentliggørelse af en forpligtende indsats senest den ... (*), forelægger en medlemsstat Kommissionen og offentliggør derefter en statusrapport om gennemførelsen af adfærdskodeksen og, hvor dette er relevant, om den indsats, der er gjort for at etablere en sådan forpligtende indsats. Disse statusrapporter skal ajourføres regelmæssigt, mindst hvert andet år efter deres første offentliggørelse.

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de offentliggjorte forpligtende indsatser og, hvor det er relevant, om statusrapporter senest den ... (**) og derefter hvert andet år.

5. Kommissionens forpligtende indsatser overvåges regelmæssigt af Det Rådgivende Organ for Statistisk Styring på Europæisk Plan (ESGAB). ESGAB's vurdering af gennemførelsen af den forpligtende indsats skal medtages i den årsrapport, der forelægges Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets afgørelse nr. 235/2008/EF (***). ESGAB aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af den forpligtende indsats senest den ... (**).

(***) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 235/2008/EF af 11. marts 2008 om nedsættelse af Det Rådgivende Organ for Statistisk Styring på Europæisk Plan (EUT L 73 af 15.3.2008, s. 17).«

7) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 og 3 affattes således:

»2. Bestemte kvalitetskrav som f.eks. målværdier og minimumsstandarder for udarbejdelsen af statistikker kan også fastlægges i den sektorspecifikke lovgivning.

Med henblik på at sikre en ensartet anvendelse af kvalitetskriterierne i stk. 1 på de data, der er omfattet af sektorlovgivningen inden for bestemte statistiske områder, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere retningslinjer for, strukturen i og hyppigheden af de kvalitetsrapporter, der er omfattet af den sektorspecifikke lovgivning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 2.

3. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen (Eurostat) rapporter om kvaliteten af de fremsendte data, herunder eventuelle bekymringer vedrørende disses nøjagtighed. Kommissionen (Eurostat) vurderer kvaliteten af de fremsendte data på grundlag af en hensigtsmæssig analyse og udarbejder og offentliggør rapporter og meddelelser om kvaliteten af europæiske statistikker.»

(*) 2 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

(**) 3 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

b) Følgende stykker tilføjes:

»4. Af hensyn til gennemsigtigheden offentliggør Kommissionen (Eurostat), hvor dette er relevant, sin vurdering af kvaliteten af nationale bidrag til europæiske statistikker.

5. Hvis den sektorspecifikke lovgivning giver mulighed for at pålægge medlemsstaterne bøder, i tilfælde hvor medlemsstaterne forvansker statistiske data, kan Kommissionen i overensstemmelse med traktaterne og sådan sektorspecifik lovgivning indlede og gennemføre undersøgelser i fornødent omfang, herunder, hvor det er relevant, inspektioner på stedet med henblik på at fastslå, om en sådan forvanskning var alvorlig og forsætlig eller groft uagtsom.«

8) Artikel 13, stk. 1, affattes således:

»1. Det europæiske statistiske program udgør rammerne for udvikling, udarbejdelse og formidling af europæiske statistikker og fastsætter hovedområderne og målsætningerne for de planlagte aktioner for en periode svarende til perioden for den flerårige finansielle ramme. Det vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet. Dets indvirkning og omkostningseffektivitet evalueres under medvirken af uafhængige eksperter.«

9) Artikel 14, stk. 2, affattes således:

»2. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter vedtage en midlertidig, direkte statistisk aktion, såfremt:

a) aktionen ikke omfatter dataindsamling, der dækker mere end tre referenceår

b) dataene allerede foreligger eller er tilgængelige på de nationale statistiske kontorer og hos andre ansvarlige nationale myndigheder eller kan tilvejebringes direkte gennem passende stikprøver til observation af den statistiske population på EU-plan med passende koordination med de nationale statistiske kontorer og andre nationale myndigheder, og

c) Unionen yder finansielle bidrag til de nationale statistiske kontorer og andre nationale myndigheder for at dække de meromkostninger, der kan opstå, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (*).

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 2.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 af 25. oktober 2012 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget og om ophævelse af Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 (EUT L 298 af 26.10.2012, s. 1).«

10) Artikel 17 affattes således:

»Artikel 17

Årligt arbejdsprogram

Kommissionen forelægger sit årlige arbejdsprogram for det følgende år for ESS-Udvalget senest den 30. april.

Ved udarbejdelsen af hvert årlige arbejdsprogram sikrer Kommissionen effektiv opstilling af prioriteter, herunder revision, rapportering om statistiske prioriteter og tildeling af finansielle midler. Kommissionen tager nøje hensyn til ESS-Udvalgets bemærkninger. Hvert årlige arbejdsprogram baseres på det europæiske statistiske program og omfatter navnlig:

a) de aktioner, som Kommissionen anser for at være højest prioriteret under hensyntagen til Unionens politikbehov, de finansielle begrænsninger på nationalt plan og på EU-plan og respondentbyrden

- b) initiativer vedrørende revision af prioriteter, herunder negative prioriteter, og reduktion af respondentbyrden for såvel dataleverandører som producenter af statistik, og
- c) de procedurer og eventuelle retlige instrumenter, som Kommissionen overvejer med henblik på det årlige arbejdsprogramms gennemførelse.«

11) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 17a

Adgang til samt anvendelse og integrering af administrative registre

1. For at lette byrden for respondenterne har de nationale statistiske kontorer, andre nationale myndigheder, jf. artikel 4, og Kommissionen (Eurostat) ret til hurtig og gratis adgang til alle administrative registre og til at anvende disse registre og integrere dem i statistikker i det omfang, det er nødvendigt for at udvikle, udarbejde og formidle de europæiske statistikker, som fastsættes i det europæiske statistiske program i overensstemmelse med artikel 1.
2. De nationale statistiske kontorer og Kommissionen (Eurostat) konsulteres og inddrages i forbindelse med den indledende udformning, den efterfølgende udvikling og nedlæggelsen af administrative registre, som er opbygget og vedligeholdt af andre organer, således at yderligere anvendelse af disse registre til udarbejdelse af europæiske statistikker fremmes. De involveres i standardiseringsaktiviteter vedrørende administrative registre, der er relevante for udarbejdelsen af europæiske statistikker.
3. De nationale statistiske kontorer, andre nationale myndigheders og Kommissionens (Eurostats) adgang og inddragelse i henhold til stk. 1 og 2 begrænses til administrative registre inden for deres respektive offentlige administrative system.
4. Administrative registre, der af deres ejere gøres tilgængelige for de nationale statistiske kontorer, andre nationale myndigheder og Kommissionen (Eurostat) med henblik på at blive anvendt til udarbejdelse af europæiske statistikker, skal være ledsaget af relevante metadata.
5. De nationale statistiske kontorer og ejerne af administrative registre fastlægger de nødvendige samarbejds-mekanismer.«

12) Artikel 20, stk. 4, andet afsnit, affattes således:

»Nationale statistiske kontorer, andre nationale myndigheder og Kommissionen (Eurostat) træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre tilpasningen af principper og retningslinjer med hensyn til fysisk og logisk beskyttelse af fortrolige data. Kommissionen sikrer en sådan tilpasning ved hjælp af gennemførelsesretsakter uden at supplere denne forordning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 2.«

13) Artikel 23, stk. 2, affattes således:

»Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter de nærmere ordninger, regler og betingelser for adgang på EU-plan. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 2.«

14) Artikel 24 udgår.

15) Artikel 26 affattes således:

»Artikel 26

Krænkelser af princippet om statistisk fortrolighed

Medlemsstaterne og Kommissionen træffer passende foranstaltninger til at forhindre og pålægge sanktioner for enhver krænkelse af princippet om statistisk fortrolighed. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning.«

16) Artikel 27 affattes således:

»Artikel 27

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af ESS-Udvalget. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

(*) 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).«

Artikel 2

Ikrafttræden

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 ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 5/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 223/2009 om europæiske statistikker

(2015/C 134/04)

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde sit forslag den 12. juli 2010 ⁽¹⁾.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning på plenarmødet den 21. november 2013 ⁽²⁾. Den Europæiske Centralbank afgav udtalelse den 6. november 2012 ⁽³⁾.

Statistikgruppen har behandlet forslaget til forordning i mere end to år.

På trepartsmødet den 3. december 2014 nåede medlovgiverne til konsensus med henblik på hurtigt at nå til enighed ved andenbehandlingen.

Den 9. januar 2015 sendte formanden for Europa-Parlamentets Økonomi- og Valutaudvalg formandskabet en skrivelse, hvori det blev angivet, at udvalget ville henstille til plenarforsamlingen, at det vedtager Rådets holdning uden ændringer, hvis Rådet formelt sender Parlamentet sin holdning i den form, hvori den findes i bilaget til skrivelsen.

Den 27. januar 2015 godkendte Rådet den udgave af teksten, der var opnået enighed om på trepartsmødet den 3. december 2014 ⁽⁴⁾. Under hensyn til ovennævnte enighed og efter jurist-lingvisternes endelige udformning af teksten vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning den 5. marts 2015 efter den almindelige lovgivningsprocedure, jf. artikel 294 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

II. FORMÅL

Udviklingen af EU's økonomiske styring kræver pålidelige statistikker, som spiller en afgørende rolle ved planlægningen, beslutningstagningen og overvågningen i forbindelse med alle EU's politiske initiativer. Ændringen af forordning (EF) nr. 223/2009 om europæiske statistikker udgør et afgørende element i den proces, der har til formål at styrke de europæiske statistikkers pålidelighed.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

Det kompromis, som blev vedtaget på trepartsmødet den 3. december 2014, omfatter følgende elementer:

- Genereldirektøren for Eurostat giver møde for Europa-Parlamentet umiddelbart efter sin udnævnelse.
- Lederen af hvert nationalt statistisk kontor er fagligt uafhængig og udnævnes udelukkende på grundlag af sine faglige kompetencer. Ved ansættelsen tages der hensyn til lige muligheder for kvinder og mænd.
- Forholdet mellem det europæiske statistiske system (ESS) og Det Europæiske System af Centralbanker (ESCB) er blevet præciseret. Kompromiset fastsætter, at ESS og ESCB skal samarbejde tæt og på lige fod. De nationale myndigheder beslutter på nationalt plan, hvilken rolle henholdsvis det nationale statistiske kontor og den nationale centralbank skal spille. Det skal imidlertid understreges, at de, såfremt den nationale centralbank udarbejder statistikker inden for rammerne af det nationale statistiske kontors ansvar, skal overholde principperne i forordning (EF) nr. 223/2009.

⁽¹⁾ 9122/12 STATIS 29 ECOFIN 354 CODEC 1071.

⁽²⁾ 16317/13 CODEC 2608 STATIS 120 ECOFIN 1025 PE 540.

⁽³⁾ EUT C 374 af 4.12.2012, s. 2.

⁽⁴⁾ 17113/14 STATIS 143 ECOFIN 1218 CODEC 2556 + COR 1 + COR 2.

- Det vil være muligt at aflægge inspektionsbesøg i medlemsstaterne i henhold til bestemmelserne i traktaten, dog kun hvis der i den sektorspecifikke lovgivning findes et retsgrundlag for sådanne initiativer.
- Den »forpligtende indsats for tillid til statistik« er blevet præciseret.

IV. KONKLUSION

Det vedtagne kompromis er affattet med henblik på at imødekomme Rådets, Europa-Parlamentets og Kommissionens største betænkeligheder. Samtidig med at det understreges, at dette kompromis skaber den rette balance mellem de forskellige holdninger, er de tre institutioner således nået frem til en retfærdig og holdbar aftale, der vil yde et betydeligt bidrag til at styrke de europæiske statistikkers pålidelighed.

RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING (EU) Nr. 6/2015

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF

Vedtaget af Rådet den 5. marts 2015

(EØS-relevant tekst)

(2015/C 134/05)

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 ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/29/EF ⁽³⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 406/2009/EF ⁽⁴⁾, 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 retsacts 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 (CO₂) og andre emissioner, som den skaber, som f.eks. nitrogenoxider (NO_x), svovloxider (SO_x), methan (CH₄), 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 CO₂-emissioner fra international skibsfart med 48 % mellem 1990 og 2007.
- (4) I lyset af den hastige udvikling inden for den videnskabelige forståelse af ikke-CO₂-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.

⁽¹⁾ EUT C 67 af 6.3.2014, s. 170.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 16.4.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 5.3.2015. Europa-Parlamentets holdning af ...

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

- (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.
- (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 energi-effektivitet på transportområdet.
- (7) I syvende miljøhandlingsprogram⁽¹⁾ 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 CO₂-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 CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV-system) af CO₂-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 CO₂-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 mindst mulige omkostninger.

⁽¹⁾ 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).

- (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.
- (14) Alle sejlads i Unionen, alle sejlads ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejlads fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen, herunder ballastsejlad, bør anses for relevante med hensyn til overvågning. CO₂-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 sejlad 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 sejlads 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 CO₂ 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 ⁽¹⁾.
- (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 ⁽²⁾.
- (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 ⁽³⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF ⁽⁴⁾, samt i oplysninger om udstedelse af overensstemmelsesdokumenter. 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.

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

⁽²⁾ 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).

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

⁽⁴⁾ 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).

- (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.
- (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 dele 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 beføjelser 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 CO₂-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 indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og til Rådet.
- (36) For at sikre ensartede betingelser for brugen af standardskabeloner til overvågning af CO₂-emissioner og andre relevante oplysninger, for brugen af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af CO₂-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 ⁽¹⁾.
- (37) Målet for denne forordning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere CO₂-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 ⁽²⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 ⁽³⁾.
- (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 —

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Formål

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) 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 CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder for skibe på over 5 000 bruttotonnage med hensyn til de CO₂-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) »CO₂-emissioner«: udledning af CO₂ 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 1 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 CO₂-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 CO₂-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
- 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 CO₂-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 CO₂-emissionerne.
5. Selskaberne skal sikre, at bestemmelsen af CO₂-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 CO₂-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 CO₂-emissioner og andre relevante oplysninger

1. Med henblik på artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne for hvert af deres skibe bestemme CO₂-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 beføjelser 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 beføjelser 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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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
 - 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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-emissionerne for hvert skib pr. sejlads og årligt ved hjælp af den relevante metode til bestemmelse af CO₂-emissionerne af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne CO₂-emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

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 del A i bilag I og del A i bilag II:

- 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 CO₂
- 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 del A i bilag I og del B i bilag II:

- a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt
- b) samlet mængde udledt CO₂, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
- c) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion
- d) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion
- e) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads til havne under en medlemsstats jurisdiktion
- f) CO₂-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 CO₂ 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 CO₂-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 CO₂-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.

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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 beføjelser 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 beføjelser 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 del B i bilag III. 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 11-18. 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 anløbshavn. 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 CO₂-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 CO₂-emissioner
- d) årligt samlet brændstofforbrug for sejlads
- e) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og CO₂-emissioner pr. tilbagelagt distance for sejlads
- f) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og CO₂-emissioner pr. tilbagelagt distance og transporteret fragt for sejlads
- g) årlig samlet tid til søs for sejlads
- 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 CO₂-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 ⁽¹⁾, 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.

⁽¹⁾ 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 CO₂-emissioner og andre relevante oplysninger fra søtransport, herunder aggregerede og uddybede resultater med henblik på at orientere offentligheden og muliggøre en vurdering af søtransportens CO₂-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-CO₂-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 ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfarts-sikkerhed (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 ⁽¹⁾. 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/... ^(*) ^(**) af ... om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

^(*) EUT ...«.

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 Bruxelles, den ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

⁽¹⁾ 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).

^(**) Nummer og dato på denne forordning i brødteksten og fodnote med fuld titel og EUT-reference.

BILAG I

Metoder til overvågning af CO₂-emissioner**A. BEREGNING AF CO₂-EMISSIONER (ARTIKEL 9)**

Ved beregning af CO₂-emissioner skal selskaberne anvende følgende formel:

Brændstofforbrug × emissionsfaktor

Brændstofforbruget skal omfatte brændstof forbrugt af hovedmotorer, hjælpemotorer, gasturbiner, kedler og inertgas-generatorer.

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 ⁽¹⁾.

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

B. METODER TIL BESTEMMELSE AF CO₂-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 CO₂-emissioner.

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

1. 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.

⁽¹⁾ 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).

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.

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.

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 CO₂-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
- 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 CO₂-emissioner

Målinger af direkte CO₂-emissioner kan anvendes til sejlads og til CO₂-emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO₂-emissioner skal omfatte CO₂ 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 CO₂-emissioner og den korrekte emissionsfaktor for de relevante brændstoffer.

Denne metode er baseret på bestemmelse af CO₂-emissionsstrømme i røggasskorstene ved at multiplicere CO₂-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, CO₂-emissioner pr. distance og CO₂-emissioner pr. transportarbejde, der beregnes som følger:

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

Brændstofforbrug pr. transportarbejde = samlet årligt brændstofforbrug/samlet transportarbejde

CO₂-emissioner pr. distance = samlede årlige CO₂-emissioner/samlet tilbagelagt distance

CO₂-emissioner pr. transportarbejde = samlede årlige CO₂-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 CO₂-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.
-

Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 6/2015 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF

(2015/C 134/06)

I. INDLEDNING

1. Den 1. juli 2013 forelagde Kommissionen ovennævnte forslag ⁽¹⁾ og den dertil knyttede konsekvensanalyse for Rådet og Europa-Parlamentet.
2. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 16. oktober 2013 ⁽²⁾.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 16. april 2014 ⁽³⁾ og vedtog 85 ændringer.

3. Rådet og Europa-Parlamentet førte uformelle forhandlinger med henblik på at nå til enighed på tidspunktet for Rådets førstebehandlingsholdning (»tidlig enighed ved andenbehandlingen«). Disse forhandlinger blev afsluttet den 18. november 2014 med opnåelse af foreløbig enighed.
4. Den 3. december 2014 godkendte Europa-Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed resultatet af de uformelle trepartsforhandlinger. Samme dag sendte formanden for Europa-Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed en skrivelse til formanden for Coreper I, hvori det oplyses, at hvis Rådet formelt sender Europa-Parlamentet sin holdning som aftalt, med forbehold af den juridisk-sproglige gennemgang, vil han sammen med ordføreren henstille til plenarmødet, at Rådets holdning accepteres uden ændringer ved Parlamentets andenbehandling.
5. På dette grundlag bekræftede Rådet den 17. december 2014 sin politiske enighed med hensyn til teksten til denne forordning ⁽⁴⁾, som de to institutioner var nået til enighed om.

II. FORMÅL

Hovedformålet med den foreslåede forordning er at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO₂-emissioner fra søtransport som det første skridt hen imod et globalt MRV-system.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

A. Generelt

Efter afstemningen på plenarmødet førte Europa-Parlamentet og Rådet forhandlinger med henblik på at opnå enighed ved andenbehandlingen på grundlag af Rådets førstebehandlingsholdning, som Europa-Parlamentet som sådan kunne godkende. Teksten i Rådets førstebehandlingsholdning afspejler til fulde det kompromis, som de to medlovgivere er nået frem til.

B. De vigtigste spørgsmål

De ændringer, der er foretaget i Kommissionens forslag, afspejler generelt behovet for at skabe den rette balance i forbindelse med oprettelse af et system til overvågning, rapportering og verifikation, som fortsat vil være fleksibelt, samtidig med at det sikrer et minimum af lige vilkår og mindsker den administrative byrde.

Nærmere bestemt var de vigtigste spørgsmål, der krævede ændringer i forhold til Kommissionens oprindelige forslag:

- a) listen over definitioner, som blev udvidet, idet der blev tilføjet nye definitioner, og andre blev yderligere præciseret
- b) indholdet af og proceduren for ændringerne til overvågningsplanen

⁽¹⁾ Dok. 11851/13.

⁽²⁾ CESE 5340/2013.

⁽³⁾ Dok. 8671/14.

⁽⁴⁾ Dok. 16238/14.

- c) de typer af overvågning af CO₂-emissioner, hvor der blev indført en særlig undtagelse for overvågning pr. sejlads; muligheden for at overvåge og rapportere på frivilligt grundlag, både årligt og pr. sejlads, yderligere oplysnings-elementer, såsom elementer vedrørende skibets isklasse og sejlads i is, blev også indarbejdet
- d) tilrettelæggelsen af verifikationsaktiviteter med henblik på at skaffe klarhed over rækkefølgen af foranstaltninger og forenkle proceduren
- e) overensstemmelsesstrukturen og -indholdet samt sanktionsmekanismen sammen med de eventuelle forbindelser til direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol
- f) udeladelsen af forbindelsen til forordning (EU) nr. 525/2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt plan og EU-plan
- g) de oplysninger, som Kommissionen skal stille til rådighed, anerkendelsen af en (begrænset) undtagelse fra denne offentliggørelse samt de forskellige typer af rapporter, som Kommissionen skal udarbejde i henhold til forordningen
- h) anvendelsesområdet for bilag II, hvor der blev indført en mulighed for at skelne mellem forskellige typer af skibe og en yderligere præcisering af foreskrevne parametre for beregning af fragtmængden ved hjælp af gennemførelsesretsakter, og
- i) anvendelsesområdet for de delegerede retsakter, der er omhandlet i forordningen.

IV. KONKLUSION

Rådets holdning afspejler til fulde det kompromis, som der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med tilslutning fra Kommissionen.

Dette kompromis blev bekræftet ved en skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer, der blev rettet til formandskabet og dateret den 3. december 2014. Det blev efterfølgende godkendt af Rådet (miljø) på samlingen den 17. december 2014 gennem vedtagelse af den politiske enighed.

ISSN 1977-0871 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2393 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA