

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2016/2071

av den 22 september 2016

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 vad gäller metoderna för övervakning av koldioxidutsläpp och reglerna för övervakning av annan relevant information

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG⁽¹⁾, särskilt artikel 5.2, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EU) 2015/757 fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och av annan relevant information från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.
- (2) I bilaga I till förordning (EU) 2015/757 fastställs metoder för övervakning av koldioxidutsläpp på grundval av bränsleförbrukningen. I bilaga II till förordning (EU) 2015/757 fastställs regler för övervakning av annan relevant information.
- (3) I del A i bilaga I till förordning (EU) 2015/757 föreskrivs att koldioxidutsläpp ska beräknas genom att emissionsfaktorer multipliceras med bränsleförbrukningen, som bestäms genom övervakningsmetoderna A (BDN och periodiska avstämningar av bränsletankar), B (övervakning av tank för bunkerbränsle ombord) och C (flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser) som beskrivs i del B i samma bilaga. IMO:s resolution⁽²⁾ om riktlinjer för metoden för beräkning av det uppnådda energieffektivitetsindexet för nya fartyg innehåller standardvärden för emissionsfaktorer för standardbränslen som används ombord på fartyg. Dessa standardvärden kan användas för att beräkna koldioxidutsläppen från sjötransporter. Om fartyg tillämpar dessa standardvärden för att övervaka och rapportera sina koldioxidutsläpp i enlighet med bilaga I till förordning (EU) 2015/757 säkerställs både en effektiv reglering och ett harmoniserat genomförande.
- (4) Inom ramen för övervakningsmetoderna A, B och C ska den tankade bränslemängden (bunkring) eller den kvarvarande bränslemängden i tankarna omvandlas från volym till massa genom användning av faktiska densitetsvärden. I enlighet med del B punkt 2 femte stycket c i bilaga I, kan företag som använder övervakningsmetod B fastställa faktisk densitet på grundval av den densitet som uppmäts i en provanalys som

⁽¹⁾ EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁽²⁾ MEPC 245 (66) 2014.

utförs av ett ackrediterat bränsletestlaboratorium, i förekommande fall. Om denna möjlighet skulle utvidgas till företag som använder metoderna A och C skulle det säkerställa ett harmoniserat genomförande av dessa tre metoder i enlighet med standarden ISO 3675:1998 ⁽¹⁾. Det skulle också återspegla branschpraxis och öka jämförbarheten för bränsleförbrukning som övervakas med hjälp av dessa tre metoder.

- (5) Konceptet "berth-to-berth" (från kaj till kaj) skulle ge större klarhet och ett harmoniserat tillvägagångssätt när det gäller resors exakta start- och slutpunkter. Detta skulle förbättra de parametrar som används för att övervaka fartygens tid till sjöss och tillryggalagd sträcka, enligt vad som anges i del A punkt 1 a och b i bilaga II till förordning (EU) 2015/757, och återspegla branschpraxis.
- (6) IMO:s riktlinjer för frivillig användning av den operativa indikatorn för fartygs energieffektivitet ⁽²⁾ och CEN-standard EN 16258 (2012) ⁽³⁾ ger ro-ro-fartyg möjlighet att övervaka och rapportera last ombord på grundval av den faktiska lastvikten. Genom att lägga till denna extra parameter till de parametrar som anges i del A punkt 1 e i bilaga II till förordning (EU) 2015/757 skulle man bättre återspegla branschpraxis och underlätta övervakningen.
- (7) I enlighet med kommissionens sedvanliga praxis att hålla samråd med experter under den förberedande fasen för delegerade akter, har en arbetsgrupp för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter inrättats, som sammanför experter från medlemsstaterna, branschen och det civila samhället under överinseende av forumet ESSF (European Sustainable Shipping Forum). Arbetsgruppen har identifierat ett antal internationella och europeiska standarder och internationella regler och vetenskapliga och tekniska utvecklingar, och rekommenderat att de ska omfattas av den här förordningen. Arbetsgruppens förslag till rekommendationer om dessa frågor godkändes av ESSF vid forumets plenarsession den 28 juni 2016.
- (8) Bilagorna I och II till förordning (EU) 2015/757 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagorna I och II till förordning (EU) 2015/757 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 22 september 2016.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

⁽¹⁾ ISO 3675:1998 Råolja och flytande petroleumprodukter – Laboratoriebestämning av densitet – Aerometermetod.

⁽²⁾ MEPC.1/Circ.684 IMO Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator.

⁽³⁾ Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers).

BILAGA

Bilagorna I och II till förordning (EU) 2015/757 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Del A ska ersättas med följande:

”A. BERÄKNING AV KOLDIOXIDUTSLÄPP (ARTIKEL 9)

Vid beräkning av koldioxidutsläpp ska företagen använda följande formel:

Bränsleförbrukning × emissionsfaktor

Bränsleförbrukningen ska omfatta det bränsle som huvudmotorer, hjälpmotorer, gasturbiner, pannor och inertgas-generatorer förbrukar.

Bränsleförbrukning inom hamnar när fartyg ligger i hamn ska beräknas separat.

Följande standardvärden för emissionsfaktorer för bränslen som används ombord ska tillämpas:

Typ av bränsle	Referens	Emissionsfaktor (t-CO ₂ /t-bränsle)
1. Diesel/dieselbrännolja	ISO 8217 kvaliteterna DMX t.o.m. DMB	3,206
2. Tunn eldningsolja	ISO 8217 kvaliteterna RMA t.o.m. RMD	3,151
3. Tung eldningsolja	ISO 8217 kvaliteterna RME t.o.m. RMK	3,114
4. Gasol (LPG)	Propan	3,000
	Butan	3,030
5. Flytande naturgas (LNG)		2,750
6. Metanol		1,375
7. Etanol		1,913

Lämpliga emissionsfaktorer ska tillämpas för bibränslen, alternativa icke-fossila bränslen och för andra bränslen för vilka inga standardvärden fastställts.”

b) Del B ska ändras på följande sätt:

i) I punkt 1 femte stycket ska led b ersättas med följande:

”b) Den densitet som uppmäts av bränsleleverantören vid tankning av bränsle och anges på bränslefakturan eller BDN.”

ii) I punkt 1 femte stycket ska följande led c läggas till:

”c) Den densitet som uppmäts i en provanalys som utförs av ett ackrediterat bränsletestlaboratorium, i förekommande fall.”

iii) I punkt 3 fjärde stycket ska led b ersättas med följande:

”b) Den densitet som uppmäts av bränsleleverantören vid tankning av bränsle och anges på bränslefakturan eller BDN.”

iv) I punkt 3 fjärde stycket ska följande led c läggas till:

”c) Den densitet som uppmäts i en provanalys som utförs av ett ackrediterat bränsletestlaboratorium, i förekommande fall.”

2. Del A punkt 1 i bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) I led a ska den första meningen ersättas med följande:

”Datum och klockslag för avgång från kajplats och ankomst till kajplats ska anges med användning av Greenwichid (GMT/UTC).”

b) I led b ska den sista meningen ersättas med följande:

”Tillryggalagd sträcka ska bestämmas från kajplats i avgångshamnen till kajplats i anlöpshamnen och ska uttryckas i sjömil.”

c) I led e ska den första meningen ersättas med följande:

”För ro-ro-fartyg ska lasten ombord definieras som lastvikten ombord, fastställd som faktisk vikt eller som antal lastenheter (lastbilar, personbilar osv.) eller upptagna filmeter multiplicerat med standardvärden för dessas vikt.”
