

Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

► **B** **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

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 123, 19.5.2015, s. 55)

Ändrad genom:

Officiella tidningen

nr sida datum

► **M1** Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2071 av den 22 september 2016 L 320 1 26.11.2016



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

(Text av betydelse för EES)

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning 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.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 avseende koldioxidutsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

2. Denna förordning är inte tillämplig på örlogsfartyg, hjälpfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *koldioxidutsläpp*: utsläpp i atmosfären av koldioxid från fartyg.
- b) *anlöpshamn*: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget; följaktligen undantas uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdoca eller reparera fartyget och/eller dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen och uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser.

▼B

- c) *resa*: en förflyttning av ett fartyg som påbörjas eller avslutas i en anlöpshamn och som har till syfte att transportera passagerare eller last i kommersiellt syfte.
- d) *företag*: fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift.
- e) *bruttodräktighet*: bruttodräktighet beräknad i enlighet med reglerna för dräktighetsberäkning i bilaga I till den internationella konventionen om skeppsmätning, antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i London den 23 juni 1969, eller en efterföljande konvention.
- f) *kontrollör*: en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 och den här förordningen.
- g) *verifiering*: den verksamhet som en kontrollör bedriver för att bedöma huruvida de dokument som företaget överlämnar överensstämmer med kraven i denna förordning.
- h) *dokument om överensstämmelse*: ett fartygsspecifikt dokument, utfärdat till ett företag av en kontrollör, vilket bekräftar att det fartyget har efterlevt kraven i denna förordning under en viss rapporteringsperiod.
- i) *annan relevant information*: information som är relaterad till fartygs koldioxidutsläpp från bränsleförbrukning, till transportarbete och till energieffektivitet, som gör det möjligt att analysera utsläppstendenser och bedöma fartygens resultat.
- j) *emissionsfaktor*: det genomsnittliga växthusgasutsläppet i förhållande till aktivitetsdata för bränsle-/materialflöde, om man antar en fullständig oxidation vid förbränning och en fullständig omvandling vid alla andra kemiska reaktioner.
- k) *osäkerhet*: en parameter, kopplad till resultatet av fastställandet av en storhet, som beskriver spridningen av de värden som rimligen kan tillskrivas denna storhet, inbegripet effekterna av både systematiska och slumpmässiga faktorer: osäkerheten uttrycks i procent, och beskriver ett konfidensintervall kring medelvärdet som omfattar 95 % av de värden som fås fram med beaktande av varje asymmetri i fördelningen av värden.
- l) *konservativ*: en uppsättning antaganden som fastställs för att garantera att de årliga utsläppen inte underskattas eller att sträckan eller mängden last ombord överskattas.
- m) *rapporteringsperiod*: ett kalenderår under vilket koldioxidutsläpp måste övervakas och rapporteras. För resor som påbörjas och avslutas under två olika kalenderår ska övervaknings- och rapporteringsuppgifterna redovisas under det första berörda kalenderåret.
- n) *fartyg i hamn*: fartyg som är säkert förtöjt eller ligger för ankar i en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn, inklusive den tid då det inte hanterar last.

▼B

- o) *isklass*: den beteckning som ett fartyg har tilldelats av flaggstatens behöriga nationella myndigheter, eller en organisation som är erkänd av den staten, och som visar att fartyget har konstruerats för att framföras genom havsis.

KAPITEL II

ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING

AVSNITT 1

*Principer och metoder för övervakning och rapportering**Artikel 4***Gemensamma principer för övervakning och rapportering**

1. I enlighet med artiklarna 8–12 ska företag, för vart och ett av sina fartyg, övervaka och rapportera relevanta parametrar under en rapporteringsperiod. De ska utföra den övervakningen och rapporteringen inom alla hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och för resor till eller från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion.
2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta koldioxidutsläpp från förbränning av bränsle, när fartygen är till sjöss såväl som i hamn. Företagen ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.
3. Övervakningen och rapporteringen ska vara konsekvent och jämförbar över tid. För detta ändamål ska företagen använda samma övervakningsmetoder och uppgifter, med förbehåll för ändringar som har utvärderats av kontrollören.
4. Företagen ska inhämta, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och aktivitetsdata, som på ett överblickbart sätt möjliggör för kontrollören att återge hur koldioxidutsläppen har fastställts.
5. Företagen ska se till att fastställandet av koldioxidutsläpp är varken systematiskt felaktigt eller medvetet felaktigt. De ska identifiera och reducera eventuella felkällor.
6. Företagen ska se till att det är möjligt att med rimlig säkerhet fastställa integriteten av de koldioxidutsläppsdata som ska övervakas och rapporteras.
7. Företagen ska sträva efter att beakta de rekommendationer som ges i de verifieringsrapporter som utfärdas enligt artikel 13.3 eller 13.4 i sin efterföljande övervakning och rapportering.

*Artikel 5***Metoder för övervakning av koldioxidutsläpp och annan relevant information**

1. Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företag, för vart och ett av sina fartyg, fastställa koldioxidutsläpp i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I, och övervaka annan relevant information i enlighet med de regler som anges i bilaga II, eller som antagits enligt den bilagan.

▼B

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att ändra de metoder som anges i bilaga I och de regler som anges i bilaga II för att beakta relevanta internationella regler och internationella samt europeiska normer. Kommissionen ska också ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att ändra bilagorna I och II i syfte att förfina de aspekter i övervakningsmetoderna som anges där, mot bakgrund av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.

*AVSNITT 2***Övervakningsplan***Artikel 6***Övervakningsplanens innehåll och inlämnande**

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 till kontrollörerna lämna in en övervakningsplan för vart och ett av sina fartyg och däri ange den metod som valts för att övervaka och rapportera koldioxidutsläpp och annan relevant information.

2. Utan hinder av punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 31 augusti 2017 utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter varje fartygs första anlop av en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

3. Övervakningsplanen ska fullständigt, och på ett överblickbart sätt, dokumentera övervakningsmetoden för ett visst fartyg och minst omfatta följande uppgifter:

- a) Identifiering och typ av fartyg, inbegripet dess namn, IMO-identifieringsnummer, registreringshamn eller hemmahamn och fartygsägarrens namn.
- b) Företagets namn samt adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson.
- c) En beskrivning av följande koldioxidutsläppskällor ombord på fartyget: huvudmotorer, hjälpmotorer, gasturbiner, pannor och inertgasgeneratorer samt de bränsletyper som används.
- d) En beskrivning av de förfaranden, system och ansvarsområden som används vid uppdateringen av förteckningen över koldioxidutsläppskällor under rapporteringsperioden.
- e) En beskrivning av de förfaranden som används för att kontrollera att förteckningen över resor är fullständig.
- f) En beskrivning av förfarandena för övervakning av fartygets bränsleförbrukning, inbegripet
 - i) den metod som valts bland dem som anges i bilaga I för att beräkna bränsleförbrukningen för varje koldioxidutsläppskälla, inbegripet, i tillämpliga fall, en beskrivning av den mätutrustning som används,
 - ii) förfarandena för att mäta tankad bränslemängd och bränslemängd i tankarna, en beskrivning av de mätutrustning som används och förfarandena för att registrera, hämta, överföra och lagra mätuppgifter, beroende på vad som är tillämpligt,

▼B

- iii) den metod som valts för fastställande av densitet, i tillämpliga fall,
 - iv) ett förfarande för att säkerställa att den totala osäkerheten för bränslemätningar överensstämmer med kraven i denna förordning, om möjligt med beaktande av nationell lagstiftning, klausuler i kundavtal eller bränsleleverantörers standarder för noggrannhet.
- g) De enskilda emissionsfaktorer som används för varje bränsletyp eller, när det gäller alternativa bränslen, metoderna för att fastställa emissionsfaktorer, inbegripet metoder för provtagning och analys, och en beskrivning av de laboratorier som används, med dessa laboratoriers eventuella ackreditering enligt ISO 17025.
- h) En beskrivning av de förfaranden som används för att fastställa aktivitetsdata per resa, inbegripet
- i) de förfaranden, ansvarsområden och datakällor som används för att fastställa och registrera sträcka,
 - ii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera den last som transporteras och antalet passagerare, beroende på vad som är tillämpligt,
 - iii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera tidsåtgång till sjöss mellan avresehamnen och ankomsthamnen.
- i) En beskrivning av den metod som ska användas för att fastställa ersättningsdata för att komma tillrätta med luckor i uppgifterna.
- j) Ett besikttningsregister i vilket alla uppgifter i besikttningshistoriken ska registreras.

4. Övervakningsplanen kan också innehålla information om företagets isklass och/eller de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera tillryggalagd sträcka och tidsåtgång till sjöss då fartyget går genom is.

5. Företagen ska använda standardiserade övervakningsplaner som baseras på mallar. Dessa mallar, inbegripet de tekniska reglerna för en enhetlig tillämpning av mallarna, ska fastställas av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.

*Artikel 7***Ändringar av övervakningsplanen**

1. Företagen ska regelbundet och minst en gång per år kontrollera om fartygets övervakningsplan återspeglar fartygets art och sätt att fungera och om övervakningsmetoden kan förbättras.
2. Företagen ska ändra övervakningsplanen om någon av följande situationer föreligger:

▼B

- a) Ett företagsbyte sker.
 - b) Nya utsläpp uppstår på grund av nya koldioxidutsläppskällor eller på grund av användning av nya bränslen som ännu inte omfattas av övervakningsplanen.
 - c) Tillgången till uppgifter ändras på grund av att nya typer av mätutrustning, nya provtagningsmetoder eller analysmetoder används, eller av andra skäl, och detta kan påverka noggrannheten vid fastställande av koldioxidutsläpp.
 - d) Uppgifter som tagits fram genom den övervakningsmetod som tillämpats har befunnits vara felaktiga.
 - e) Någon del av övervakningsplanen befinns inte uppfylla kraven i denna förordning och företaget ska revidera den i enlighet med artikel 13.1.
3. Företagen ska utan onödigt dröjsmål meddela kontrollörerna om eventuella förslag till ändringar av övervakningsplanen.
4. Ändringar av övervakningsplanen enligt punkt 2 b, c och d i den här artikeln ska bedömas av kontrollören i enlighet med artikel 13.1. Efter bedömningen ska kontrollören meddela företaget om ändringarna uppfyller kraven.

*AVSNITT 3****Övervakning av koldioxidutsläpp och annan relevant information****Artikel 8***Övervakning av verksamhet inom en rapporteringsperiod**

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som har bedömts i enlighet med artikel 13.1, övervaka koldioxidutsläpp för varje fartyg per resa och på årsbasis genom att tillämpa den lämpliga metoden för att fastställa koldioxidutsläpp bland de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna koldioxidutsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

*Artikel 9***Övervakning per resa**

1. På grundval av den övervakningsplan som har bedömts i enlighet med artikel 13.1 ska företagen, för varje fartyg som ankommer till och avreser från, och för varje resa till eller från, en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, övervaka följande uppgifter i enlighet med del A i bilaga I och del A i bilaga II:
 - a) Avresehamn och ankomsthavn samt datum och klockslag för avresa och ankomst.
 - b) Mängd och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt.
 - c) Utsläppt koldioxid.
 - d) Tillryggalagd sträcka.
 - e) Tidsåtgång till sjöss.
 - f) Transporterad last.
 - g) Transportarbete.

▼B

Företagen kan i förekommande fall även övervaka information om fartygets isklass och framförande genom is.

2. Genom undantag från punkt 1 i den här artikeln, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10, ska ett företag vara undantaget från skyldigheten att övervaka den information som avses i punkt 1 i den här artikeln per resa för ett specifikt fartyg, om

- a) alla fartygets resor under rapporteringsperioden antingen påbörjas eller avslutas i en hamn som är belägen inom en medlemsstats jurisdiktion, och
- b) fartyget enligt sin tidsplan gör över 300 resor under rapporteringsperioden.

*Artikel 10***Övervakning på årsbasis**

På grundval av den övervakningsplan som har bedömts i enlighet med artikel 13.1 ska företaget för varje fartyg och kalenderår övervaka följande parametrar i enlighet med del A i bilaga I och del B i bilaga II:

- a) Mängd och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt.
- b) Total aggregerad mängd koldioxidutsläpp inom denna förordnings tillämpningsområde.
- c) Aggregerade koldioxidutsläpp från alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.
- d) Aggregerade koldioxidutsläpp från alla resor med avgång från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.
- e) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.
- f) Koldioxidutsläpp som uppstått inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen legat i hamn.
- g) Totalt tillryggalagd sträcka.
- h) Total tidsåtgång till sjöss.
- i) Totalt transportarbete.
- j) Genomsnittlig energieffektivitet.

Företagen kan i förekommande fall övervaka information om fartygets isklass och framförande genom is.

Företagen kan också övervaka bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp med differentiering på grundval av andra kriterier som definieras i övervakningsplanen.

*AVSNITT 4***Rapportering***Artikel 11***Utsläppsrapportens innehåll**

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en

▼B

utsläppsrapport avseende koldioxidutsläpp och annan relevant information för hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar, som har verifierats av en kontrollör i enlighet med artikel 13.

2. Vid företagsbyte ska det nya företaget se till att varje fartyg under dess ansvar uppfyller kraven i denna förordning avseende hela den rapporteringsperiod under vilken det ansvarar för det berörda fartyget.

3. Företagen ska ange följande information i utsläppsrapporten:

a) Uppgifter genom vilka fartyget och företaget identifieras, inbegripet

- i) fartygets namn,
- ii) IMO-identifieringsnummer,
- iii) registreringshamn eller hemmahamn,
- iv) fartygets isklass, om den anges i övervakningsplanen,
- v) fartygets tekniska effektivitet (energieffektivitetsindex (EEDI) eller *Estimated Index Value* (EIV) i enlighet med IMO:s resolution MEPC.215 (63), i tillämpliga fall),
- vi) fartygsägarens namn,
- vii) fartygsägarens adress och huvudsakliga verksamhetsort,
- viii) företags namn (om det inte är fartygsägaren),
- ix) företags adress (om det inte är fartygsägaren) och huvudsakliga verksamhetsort,
- x) adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson.

b) Identitet för den kontrollör som bedömde utsläppsrapporten.

c) Information om den övervakningsmetod som används och relevant osäkerhetsnivå.

d) Resultatet av den årliga övervakningen av parametrarna i enlighet med artikel 10.

*Artikel 12***Utsläppsrapportens format**

1. Utsläppsrapporten ska lämnas in med hjälp av automatiserade system och format för datautbyte, inbegripet elektroniska mallar.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa tekniska regler för formaten för datautbyte, inbegripet de elektroniska mallarna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.



KAPITEL III

VERIFIERING OCH ACKREDITERING

*Artikel 13***Verifieringsverksamhetens och verifieringsrapportens omfattning**

1. Kontrollören ska bedöma huruvida övervakningsplanen överensstämmer med de krav som fastställs i artiklarna 6 och 7. Om kontrollörens bedömning påvisar avvikelser från dessa krav, ska det berörda företaget revidera sin övervakningsplan i enlighet med detta och lämna in den reviderade planen för kontrollörens slutliga bedömning innan rapporteringsperioden inleds. Företaget ska komma överens med kontrollören om vilken tidsram som behövs för att införa dessa revideringar. Den tidsramen får under inga omständigheter sträcka sig förbi rapporteringsperiodens början.

2. Kontrollören ska bedöma huruvida utsläppsrapporten överensstämmer med kraven i artiklarna 8–12 och bilagorna I och II.

Kontrollören ska särskilt bedöma om koldioxidutsläppen och annan relevant information i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och övervakningsplanen.

3. Om slutsatsen av verifieringsbedömningen är att utsläppsrapporten, enligt rimliga garantier från kontrollören, inte innehåller väsentliga felaktigheter, ska kontrollören utfärda en verifieringsrapport där det anges att utsläppsrapporten har verifierats och befunnits vara tillfredsställande. I verifieringsrapporten ska alla frågor som är relevanta för det arbete som kontrollören utfört anges.

4. Om slutsatsen av verifieringsbedömningen är att utsläppsrapporten innehåller felaktigheter eller avvikelser från kraven i denna förordning, ska kontrollören informera företaget om detta i god tid. Företaget ska då korrigerera felaktigheterna eller avvikelserna, så att verifieringsprocessen kan slutföras i tid, och till kontrollören lämna in den reviderade utsläppsrapporten och annan information som var nödvändig för att korrigerera avvikelserna till kontrollören. I sin verifieringsrapport ska kontrollören ange om företaget har korrigerat de felaktigheter eller avvikelser som framkom under verifieringsbedömningen. Om de meddelade felaktigheterna eller avvikelserna inte har korrigerats och var för sig eller tillsammans leder till väsentliga felaktigheter, ska kontrollören utfärda en verifieringsrapport där det anges att utsläppsrapporten inte uppfyller denna förordning.

*Artikel 14***Allmänna skyldigheter och principer för kontrollörer**

1. Kontrollören ska vara oberoende i förhållande till företaget eller fartygsoperatören och ska bedriva den verksamhet som krävs enligt denna förordning i allmänhetens intresse. Varken kontrollören eller någon annan del av samma rättsliga enhet får därför vara ett företag eller en fartygsoperatör, fartygsägare, eller vara ägd av ett sådant, och kontrollören får inte heller ha förbindelser med företaget som kan inverka på dennes oberoende och opartiskhet.

▼B

2. Vid verifieringen av utsläppsrapporten och de övervakningsförfaranden som företaget tillämpar ska kontrollören bedöma tillförlitlighet, trovärdighet och exaktheten hos övervakningssystemen samt i de rapporterade uppgifterna samt den information som avser koldioxidutsläpp, i synnerhet följande:

- a) Hur bränsleförbrukning tillskrivs resor.
- b) Rapporterade uppgifter om bränsleförbrukning samt mätningar och beräkningar kopplade till dessa.
- c) Val och tillämpning av emissionsfaktorer.
- d) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala koldioxidutsläppen.
- e) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av energieffektiviteten.

3. Kontrollören ska endast beakta utsläppsrapporter som lämnas in i enlighet med artikel 12, om tillförlitliga och trovärdiga uppgifter och information gör det möjligt att fastställa koldioxidutsläppen med en rimlig grad av säkerhet och under förutsättning att följande säkerställs:

- a) De rapporterade uppgifterna överensstämmer med uppskattade uppgifter som är baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka.
- b) De rapporterade uppgifterna innehåller inga inkonsekvenser, särskilt inte vid jämförelse av den totala volym bränsle som köps årligen av varje fartyg och den sammanlagda bränsleförbrukningen under resor.
- c) Sammanställningen av uppgifter har utförts i enlighet med tillämpliga regler.
- d) Fartygets relevanta register är fullständiga och konsekventa.

*Artikel 15***Verifieringsförfaranden**

1. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till övervaknings- och rapporteringsprocessen genom att jämföra rapporterade koldioxidutsläpp med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka. Om betydande avvikelser konstateras, ska kontrollören genomföra ytterligare analyser.

2. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till de olika beräkningsstegen genom att se över alla datakällor och metoder som används.

3. Kontrollören ska beakta eventuella effektiva riskkontrollmetoder som företaget tillämpar för att minska graden av osäkerhet förknippad med den noggrannhet som är specifik för de övervakningsmetoder som används.

4. Företaget ska förse kontrollören med all ytterligare information som gör det möjligt att utföra verifieringsförfarandena. Under verifieringsprocessen kan kontrollören göra stickprov för att fastställa tillförlitligheten hos rapporterade uppgifter och information.

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att närmare fastställa reglerna för den verifieringsverksamhet som avses i denna förordning. När kommissionen antar dessa akter ska den ta hänsyn till de faktorer som anges i

▼B

del A i bilaga III. De regler som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artikel 14 och på relevanta internationellt vedertagna normer.

*Artikel 16***Ackreditering av kontrollörer**

1. Kontrollörer som bedömer övervakningsplaner och utsläppsrapporter samt utfärdar sådana verifieringsrapporter och dokument om överensstämmelse som avses i den här förordningen ska vara ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för den verksamhet som omfattas av tillämpningsområdet för den här förordningen.
2. Om inga särskilda bestämmelser om ackrediteringen av kontrollörer föreskrivs i den här förordningen, ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 765/2008 gälla.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att närmare fastställa metoderna för ackreditering av kontrollörer. När kommissionen antar dessa akter, ska den ta hänsyn till de faktorer som anges i del B i bilaga III. De metoder som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artikel 14 och relevanta internationellt vedertagna normer.

KAPITEL IV

ÖVERENSSTÄMMELSE OCH OFFENTLIGGÖRANDE AV INFORMATION*Artikel 17***Dokument om överensstämmelse**

1. Om utsläppsrapporten uppfyller kraven i artiklarna 11–15 och i bilagorna I och II, ska kontrollören, på basis av verifieringsrapporten, utfärda ett dokument om överensstämmelse för det berörda fartyget.
2. Dokumentet om överensstämmelse ska innehålla följande information:
 - a) Fartygets identitet (namn, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).
 - b) Namn, adress och huvudsaklig verksamhetsort för fartygsägaren.
 - c) Kontrollörens identitet.
 - d) Datum för utfärdande av dokumentet om överensstämmelse, dess giltighetstid och den rapporteringsperiod som det avser.
3. Dokumentet om överensstämmelse ska vara giltiga under perioden om 18 månader från rapporteringsperiodens slut.
4. Kontrollören ska utan dröjsmål informera kommissionen och flaggstatens myndighet om utfärdandet av dokumentet om överensstämmelse. Kontrollören ska överföra den information som avses i punkt 2 med hjälp av automatiserade system och format för datautbyte, inbegripet elektroniska mallar.
5. Kommissionen ska genom genomförandakter fastställa tekniska regler avseende formatet för datautbyte, inbegripet elektroniska mallar. Dessa genomförandakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.

▼B*Artikel 18***Skyldighet att ha ett giltigt dokument om överensstämmelse ombord**

Senast den 30 juni året efter en rapporteringsperiods slut ska fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från en hamn som är belägen inom en medlemsstats jurisdiktion, och som har gjort resor under denna rapporteringsperiod, ha ett giltigt dokument om överensstämmelse ombord.

*Artikel 19***Efterlevnad av övervaknings- och rapporteringskrav och inspektioner**

1. Varje medlemsstat ska på grundval av den information som offentliggörs i enlighet med artikel 21.1 vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att de övervaknings- och rapporteringskrav som anges i artiklarna 8–12 efterlevs av fartyg som för dess flagg. Medlemsstaterna ska betrakta det faktum att ett dokument om överensstämmelse har utfärdats för det berörda fartyget, i enlighet med artikel 17.4, som belägg för sådan överensstämmelse.
2. Varje medlemsstat ska se till att varje inspektion av ett fartyg i en hamn inom dess jurisdiktion, som utförs i enlighet med direktiv 2009/16/EG, inbegriper en kontroll av att ett giltigt dokument om överensstämmelse medförs ombord.
3. För varje fartyg avseende vilket den information som avses i artikel 21.2 i och j inte är tillgänglig vid den tidpunkt när det anlöper en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, får den berörda medlemsstaten kontrollera att ett giltigt dokument om överensstämmelse medförs ombord.

*Artikel 20***Sanktioner, informationsutbyte och avvisningsbeslut**

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett system för sanktioner vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som fastställs i artiklarna 8–12 och vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att sanktionerna påförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 1 juli 2017, och utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar till kommissionen.
2. Medlemsstaterna ska upprätta effektivt informationsutbyte och ett effektivt samarbete mellan de nationella myndigheter som är ansvariga för att säkerställa efterlevnaden av övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna eller i tillämpliga fall med de myndigheter som handhar sanktionsförfarandena. Nationella sanktionsförfaranden mot ett visst fartyg från en medlemsstats sida ska anmälas till kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten.
3. Om fartyg har underlåtit att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder och om andra kontrollåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, kan den berörda myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat utfärda ett avvisningsbeslut, vilket ska anmälas till kommissionen, Emsa, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Om ett avvisningsbeslut utfärdas, ska varje medlemsstat neka det berörda fartyget

▼B

tillträde till sina hamnar till dess att företaget uppfyller övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna i enlighet med artiklarna 11 och 18. Fullgörandet av dessa skyldigheter ska intygas genom att ett giltigt dokument om överensstämmelse delges den behöriga nationella myndighet som utfärdade avvisningsbeslutet. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.

4. Fartygsägaren eller operatören eller dennes representant i medlemsstaterna ska ha rätt till ett effektivt rättsmedel inför domstol mot ett avvisningsbeslut och ska på lämpligt sätt informeras om detta av den behöriga myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat. Medlemsstaterna ska inrätta och vidmakthålla lämpliga förfaranden för detta ändamål.

5. En medlemsstat utan kusthamnar på sitt territorium och som har stängt sitt nationella fartygsregister eller inte är flaggstat för fartyg som faller inom denna förordnings tillämpningsområde, får avvika från bestämmelserna i den här artikeln, så länge den inte är flaggstat för sådana fartyg. En medlemsstat som har för avsikt att utnyttja detta undantag ska meddela kommissionen senast den 1 juli 2015. Kommissionen ska även underrättas om eventuella senare ändringar.

*Artikel 21***Offentliggörande av information och kommissionens rapport**

1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra information om de koldioxidutsläpp som rapporteras i enlighet med artikel 11 samt den information som fastställs i punkt 2 i den här artikeln.

2. Kommissionen ska inkludera följande i informationen som ska offentliggöras:

- a) Fartygets identitet (namn, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).
- b) Fartygets tekniska effektivitet (EEDI eller EIV där så är tillämpligt).
- c) Årliga koldioxidutsläpp.
- d) Total bränsleförbrukning per år för resor.
- e) Genomsnittlig årlig bränsleförbrukning och genomsnittliga årliga koldioxidutsläpp per tillryggalagd sträcka för resor.
- f) Genomsnittlig årlig bränsleförbrukning och genomsnittliga årliga koldioxidutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras under resor.
- g) Sammanlagd tid till sjöss per år för resor.
- h) Tillämpad övervakningsmetod.
- i) Utfärdandedatum och utgångsdatum för dokumentet om överensstämmelse.
- j) Identitet för den kontrollör som bedömde utsläpprapporten.
- k) Annan information som övervakas och rapporteras på frivillig basis i enlighet med artikel 10.

▼B

3. Om, på grund av särskilda omständigheter, offentliggörande enligt punkt 2 av en kategori av aggregerade data, som inte är kopplade till koldioxidutsläpp, i undantagsfall skulle undergräva skyddet av kommersiella intressen som förtjänar skydd i egenskap av ett legitimt ekonomiskt intresse som har företräde framför allmänintresset av offentliggörande i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1367/2006 ⁽¹⁾, ska en annan aggregeringsnivå för just dessa data tillämpas på begäran av företaget i syfte att skydda sådana intressen. Om det inte är möjligt att tillämpa en annan aggregeringsnivå, ska kommissionen inte göra dessa data offentligt tillgängliga.

4. Kommissionen ska offentliggöra en årlig rapport om koldioxidutsläpp och annan relevant information från sjötransporter, inbegripet aggregerade och förklarade resultat, i syfte att informera allmänheten och möjliggöra en bedömning av koldioxidutsläppen från och energieffektiviteten hos sjötransporter per storlek, fartygstyp, verksamhet eller annan kategori som bedöms vara relevant.

5. Kommissionen ska vartannat år bedöma sjöfartssektorns totala inverkan på det globala klimatet, inbegripet genom icke koldioxidrelaterade utsläpp eller effekter.

6. Inom ramen för sitt mandat ska Emsa bistå kommissionen i dess arbete för att uppfylla villkoren i den här artikeln och artiklarna 12 och 17 i den här förordningen, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ⁽²⁾.

KAPITEL V

INTERNATIONELLT SAMARBETE

*Artikel 22***Internationellt samarbete**

1. Kommissionen ska regelbundet informera IMO och andra berörda internationella organ om genomförandet av denna förordning utan att detta påverkar tillämpningen av behörighetsfördelningen eller beslutsfattandet enligt vad som föreskrivs i fördragen.

2. Kommissionen och, där detta är relevant, medlemsstaterna ska upprätthålla ett tekniskt utbyte med tredjeländer, i synnerhet när det gäller vidareutveckling av övervakningsmetoder, organisering av rapportering och verifiering av utsläppsrapporter.

3. Om en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp eller globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ingås, ska kommissionen se över denna förordning och om lämpligt föreslå ändringar för att anpassa den till den internationella överenskommelsen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1367/2006 av den 6 september 2006 om tillämpning av bestämmelserna i Århuskonventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor på gemenskapens institutioner och organ (EUT L 264, 25.9.2006, s. 13).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1).



KAPITEL VI

DELEGERADE BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER SAMT SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 23***Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan dessa delegerade akter antas.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 ska tilldelas kommissionen för en period av fem år från och med den 1 juli 2015. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden om fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*Artikel 24***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 26 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013⁽¹⁾. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 av den 21 maj 2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information på nationell nivå och unionsnivå som är relevant för klimatförändringen och om upphävande av beslut nr 280/2004/EG (EUT L 165, 18.6.2013, s. 13).

▼B

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

*Artikel 25***Ändringar av direktiv 2009/16/EG**

Följande punkt ska läggas till i förteckningen i bilaga IV till direktiv 2009/16/EG:

”50. Dokument om överensstämmelse utfärdat enligt 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 (*).

(*) EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.”

*Artikel 26***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2015.

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

▼B*BILAGA I***Metoder för övervakning av koldioxidutsläpp****▼M1****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 inertgasgeneratorer 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 biobränslen, alternativa icke-fossila bränslen och för andra bränslen för vilka inga standardvärden fastställts.

▼B**B. METODER FÖR FASTSTÄLLANDE AV KOLDIOXIDUTSLÄPP**

Företaget ska i övervakningsplanen ange vilken övervakningsmetod som används för att beräkna bränsleförbrukning för varje fartyg som det ansvarar för och säkerställa att den metod som väljs tillämpas konsekvent.

Faktisk bränsleförbrukning för varje resa ska användas och beräknas med någon av följande metoder:

- a) Leveranssedel för bunkerbränsle (BDN) och periodiska avstämningar av bränsletankar.
- b) Övervakning av tank för bunkerbränsle ombord.
- c) Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser.
- d) Direkta koldioxidutsläppsmätningar.

Alla kombinationer av ovanstående metoder som godkänns av kontrollören får användas, om de ökar mätningens totala exakthet.

1. Metod A: BDN och periodiska avstämningar av bränsletankar

Denna metod baseras på kvantitet och typ av bränsle enligt definition i en BDN i kombination med periodiska avstämningar av bränsletankar baserat på

▼B

avläsningar av tankar. Periodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid periodens början, plus leveranser och minus bränslet vid periodens slut och avlägsnat bränsle mellan periodens början och periodens slut.

Med *period* avses tidsåtgången mellan två anlöpningar eller tidsåtgången inom en hamn. För det bränsle som används under en period måste bränsletyp och svavelhalt anges.

Denna metod ska inte användas om BDN inte finns tillgänglig ombord, framför allt när last används som bränsle, exempelvis förångad flytande naturgas.

Enligt befintliga bestämmelser i bilaga VI till Marpol är BDN obligatorisk, och relevanta register ska sparas ombord i tre år efter leveransen av bunkerbränslet och ska vara lättillgängliga. Den periodiska avstämningen av bränsletankar ombord baseras på avläsningen av bränsletanken. Vid genomgången används tanktabeller med relevans för varje bränsletank för att fastställa volymen vid tidpunkten för avläsningen av bränsletanken. Den osäkerhet som är kopplad till BDN ska anges i övervakningsplanen. Avläsningar av bränsletank ska utföras med lämpliga metoder, såsom automatiserade system, pejling och mätstickor. Metoden för tankpejling och därtill kopplad osäkerhet ska anges i övervakningsplanen.

Om tankad bränslemängd eller återstående bränsle i tankarna fastställs i volymenheter, uttryckt i liter, ska företaget omvandla denna mängd från volym till massa genom att använda faktiska densitetsvärden. Företaget ska fastställa faktisk densitet med hjälp av någon av följande metoder:

a) Mätssystem ombord.

▼M1

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

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

▼B

Den faktiska densiteten ska uttryckas i kg/liter och fastställas för tillämplig temperatur för en specifik mätning. Om faktiska densitetsvärden inte finns tillgängliga, ska en standarddensitetsfaktor för den aktuella bränsletypen tillämpas efter bedömning av kontrollören.

2. Metod B: Övervakning av tank för bunkerbränsle ombord

Denna metod baseras på avläsningar av bränsletankar för alla bränsletankar ombord. Avläsningarna ska göras dagligen när fartyget är till sjöss och varje gång bränsle fylls på eller avlägsnas.

De totala variationerna av bränsletanknivån mellan två avläsningar utgör det bränsle som förbrukas under perioden.

Perioden omfattar tidsåtgången mellan två anlöpningar eller tidsåtgången inom en hamn. För det bränsle som används under en period måste bränsletyp och svavelhalt anges.

Avläsningar av bränsletank ska utföras med lämpliga metoder, såsom automatiserade system, pejling och mätstickor. Metoden för tankpejling och därtill kopplad osäkerhet ska anges i övervakningsplanen.

Om tankad bränslemängd eller återstående bränsle i tankarna fastställs i volymenheter, uttryckt i liter, ska företaget omvandla denna mängd från volym till massa genom att använda faktiska densitetsvärden. Företaget ska fastställa faktisk densitet med hjälp av någon av följande metoder:

a) Mätssystem ombord.

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

▼ B

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

Den faktiska densiteten ska uttryckas i kg/liter och fastställas för tillämplig temperatur för en specifik mätning. Om faktiska densitetsvärden inte finns tillgängliga, ska en standarddensitetsfaktor för den aktuella bränsletypen tillämpas efter bedömning av kontrollören.

3. Metod C: Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser

Denna metod baseras på uppmätta bränsleflöden ombord. Data från alla flödesmätare kopplade till relevanta koldioxidutsläppskällor ska sammanställas för att fastställa all bränsleförbrukning för en specifik period.

Perioden omfattar tidsåtgången mellan två anlöpningar eller tidsåtgången inom en hamn. För det bränsle som används under en period måste bränsletyp och svavelhalt övervakas.

De kalibreringsmetoder som används och den osäkerhet som är kopplad till flödesmätarna som används ska anges i övervakningsplanen.

Om mängden förbrukat bränsle fastställs i volymenheter, uttryckt i liter, ska företaget omvandla denna mängd från volym till massa genom att använda faktiska densitetsvärden. Företaget ska fastställa faktisk densitet med hjälp av någon av följande metoder:

- a) Mätssystem ombord.

▼ M1

- b) Den densitet som uppmäts av bränsleleverantören vid tankning av bränsle och anges på bränslefakturan eller BDN.
- c) Den densitet som uppmäts i en provanalys som utförs av ett ackrediterat bränsletestlaboratorium, i förekommande fall.

▼ B

Den faktiska densiteten ska uttryckas i kg/liter och fastställas för tillämplig temperatur för en specifik mätning. Om faktiska densitetsvärden inte finns tillgängliga, ska en standarddensitetsfaktor för den aktuella bränsletypen tillämpas efter bedömning av kontrollören.

4. Metod D: Direkta koldioxidutsläppsmätningar

De direkta koldioxidutsläppsmätningarna kan användas för resor och för koldioxidutsläpp som uppkommer i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. Koldioxidutsläpp ska omfatta den koldioxid som huvudmotorer, hjälpmotorer, gasturbiner, pannor och inertgasgeneratorer släpper ut. För fartyg vars rapportering baseras på denna metod ska bränsleförbrukningen beräknas med hjälp av de uppmätta koldioxidutsläppen och den tillämpliga emissionsfaktorn för de berörda bränslena.

Denna metod baseras på fastställande av koldioxidutsläpp i avgastrattar genom att koldioxidhalten i avgaserna multipliceras med avgasflödet.

De kalibreringsmetoder som används och den osäkerhet som är kopplad till de enheter som används ska anges i övervakningsplanen.

▼B

BILAGA II

Övervakning av annan relevant information

A. ÖVERVAKNING PER RESA (ARTIKEL 9)

1. I syfte att övervaka annan relevant information per resa (artikel 9.1) ska företagen följa följande regler:

- a) ► **M1** Datum och klockslag för avgång från kajplats och ankomst till kajplats ska anges med användning av Greenwichid (GMT/UTC). ◀ Tidsåtgången till sjöss ska beräknas baserad på avgångs- och ankomstinformation och ska inte omfatta ankring.
- b) Tillryggalagd sträcka kan vara antingen avståndet vid den mest direkta ruten mellan avgångshamnen och ankomsthavnen eller den faktiska tillryggalagda sträckan. Om avståndet vid den mest direkta ruten mellan avgångshamnen och ankomsthavnen tillämpas, bör en konservativ korrigeringsfaktor beaktas för att säkerställa att tillryggalagd sträcka inte underskattas påtagligt. I övervakningsplanen ska den beräkning av sträcka och vid behov den korrigeringsfaktor som används anges. ► **M1** Tillryggalagd sträcka ska bestämmas från kajplats i avgångshavnen till kajplats i anlöps-havnen och ska uttryckas i sjömil. ◀
- c) Transportarbete ska fastställas genom att multiplicera tillryggalagd sträcka med mängden last ombord.
- d) För passagerarfartyg ska antalet passagerare användas för att uttrycka last ombord. För alla andra kategorier av fartyg ska mängden last ombord uttryckas antingen som ton eller som standardkubikmeter last, beroende på vilket som är lämpligt.
- e) ► **M1** 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. ◀

I denna förordning avses med *ro-ro-fartyg* ett fartyg som är konstruerat för befordran av transportenheter för ro-ro-last eller som har ro-ro-lastutrymmen.

- f) För containerfartyg ska last ombord definieras som den totala lastvikten i ton eller, om detta inte är möjligt, antalet tjugofotsenheter (TEU) multiplicerat med standardvärden för dessas vikt. Om last ombord på ett fartyg definieras i enlighet med tillämpliga IMO-riktlinjer eller instrument enligt den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas-konventionen), ska den definitionen bedömas överensstämma med denna förordning.

I denna förordning avses med *containerfartyg* ett fartyg som är konstruerat enbart för befordran av containrar i lastutrymmen och på däck.

- g) Vid fastställande av last ombord för andra fartygskategorier än passagerarfartyg, ro-ro-fartyg och containerfartyg ska det i tillämpliga fall vara möjligt att beakta lastens vikt och volym och passagerarnas antal. Dessa kategorier ska bland annat omfatta tankfartyg, bulkfartyg, fartyg för styc-kegods, kyllastfartyg, biltransportfartyg och kombinationsfartyg.

2. För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av bestämmelse i punkt 1 g ska kommissionen genom genomförandeakter anta tekniska regler där det närmare anges vilka parametrar som ska tillämpas på var och en av de andra fartygskategorier som avses i den punkten.

Dessa genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2016 i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.

▼B

Kommissionen får i tillämpliga fall revidera de tillämpliga parametrar som avses i punkt 1 g genom genomförandeakter. I förekommande fall ska kommissionen också revidera parametrarna för att ta hänsyn till ändringar av denna bilaga i enlighet med artikel 5.2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.

3. Vid efterlevnaden av de regler som avses i punkterna 1 och 2 kan företagen även välja att ta med specifik information om fartygets isklass och framförande genom is.

B. ÖVERVAKNING PÅ ÅRSBASIS (ARTIKEL 10)

I syfte att övervaka annan relevant information på årsbasis ska företagen följa följande regler:

De värden som ska övervakas enligt artikel 10 ska fastställas genom aggregering av de olika uppgifterna per resa.

Genomsnittlig energieffektivitet ska övervakas med användning av minst fyra indikatorer, bränsleförbrukning per sträcka, bränsleförbrukning per transportarbete, koldioxidutsläpp per sträcka och koldioxidutsläpp per transportarbete, vilka ska beräknas på följande sätt:

Bränsleförbrukning per sträcka = total årlig bränsleförbrukning/total tillryggalagd sträcka.

Bränsleförbrukning per transportarbete = total årlig bränsleförbrukning/totalt transportarbete.

Koldioxidutsläpp per sträcka = totala årliga koldioxidutsläpp/total tillryggalagd sträcka.

Koldioxidutsläpp per transportarbete = totala årliga koldioxidutsläpp/totalt transportarbete.

Vid efterlevnaden av dessa regler kan företagen även välja att ta med specifik information om fartygets isklass och framförande genom is samt annan information om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp med differentiering på grundval av andra kriterier som fastställs i övervakningsplanen.

▼B*BILAGA III***Faktorer som ska beaktas för de delegerade akter som föreskrivs i artiklarna 15 och 16****A. VERIFIERINGSFÖRFARANDEN**

- Kontrollörens kompetens.
- Dokument som företagen ska överlämna till kontrollörerna.
- Riskbedömning som kontrollören ska utföra.
- Bedömning av övervakningsplanens överensstämmelse med kraven.
- Verifiering av utsläppsrapporten.
- Väsentlighetsnivå.
- Rimliga garantier från kontrollören.
- Felaktigheter och avvikelser.
- Verifieringsrapportens innehåll.
- Rekommendationer till förbättringar.
- Kommunikation mellan företaget, kontrollören och kommissionen.

B. ACKREDITERING AV KONTROLLÖRER

- Hur ackreditering för transportverksamhet kan begäras.
- Hur kontrollörerna kommer att bedömas av de nationella ackrediteringsorganen inför utfärdande av ett ackrediteringsintyg.
- Hur nationella ackrediteringsorgan kommer att utföra övervakningen för att bekräfta en fortsatt ackreditering.
- Krav för nationella ackrediteringsorgan för att dessa ska vara behöriga att ackreditera kontrollörer för transportverksamhet, inbegripet hänvisningar till harmoniserade standarder.