

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2015/757**2018/EØS/47/10****av 29. april 2015****om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/29/EF⁽³⁾ og europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 406/2009/EF⁽⁴⁾ der alle økonomiske sektorer, også den internasjonale skipsfartssektoren, oppfordres til å bidra til å oppnå utslippsreduksjoner, fastsettes det at dersom medlemsstatene innen 31. desember 2011 ikke har godkjent en internasjonal avtale inngått innenfor rammen av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) om å inkludere utslipp fra internasjonal skipsfart i reduksjonsmålene, eller dersom medlemsstatene ikke innen samme dato har godkjent en slik avtale gjennom De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring, bør Kommisjonen framlegge et forslag om å inkludere utslipp fra internasjonal skipsfart i Fellesskapets reduksjonsforpliktelse, med mål om at den foreslåtte rettsakten skal tre i kraft senest i 2013. Et slikt forslag bør i størst mulig grad begrense eventuelle negative følger for Fellesskapets konkurransevne og samtidig ta hensyn til eventuelle miljøfordeler.
- 2) Sjøtransport påvirker det globale klimaet og luftkvaliteten som følge av utslipp av karbondioksid (CO₂) og andre utslipp som den genererer, som for eksempel nitrogenoksider (NO_x), svoveloksider (SO_x), metan (CH₄), partikler og sot.
- 3) Internasjonal skipsfart er den eneste transportmåten som ikke omfattes av Unionens forpliktelse til å redusere klimagassutslippene. Ifølge konsekvensanalysen som ledsager forslaget til denne forordning, økte EU-relaterte CO₂-utslipp fra internasjonal skipsfart med 48 % fra 1990 til 2007.
- 4) I lys av den raske utviklingen innenfor vitenskapelig forståelse av hvordan ikke-CO₂-relaterte utslipp fra sjøtransport påvirker det globale klimaet, bør denne påvirkningen regelmessig tas opp til ny vurdering innenfor rammen av denne forordning. Kommisjonen bør på grunnlag av sine vurderinger analysere følgene for politikk og tiltak med henblikk på å redusere disse utslippene.
- 5) I europaparlamentets resolusjon av 5. februar 2014 om en ramme for klima- og energipolitikken fram til 2030 ble Kommisjonen og medlemsstatene oppfordret til å fastsette et bindende EU-mål for å redusere de nasjonale klimagassutslippene med minst 40 % sammenlignet med 1990-nivået, innen 2030. Europaparlamentet påpekte også at alle økonomiske sektorer vil måtte bidra til å redusere klimagassutslippene dersom EU skal kunne ta sin del av det globale ansvaret.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 123 av 19.5.2015, s. 55, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 215/2016 av 28. oktober 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 22 av 5.4.2018, s. 10.

(1) EUT C 67 av 6.3.2014, s. 170.

(2) Europaparlamentets holdning av 16. april 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 5. mars 2015 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Europaparlamentets holdning av 28. april 2015 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/29/EF av 23. april 2009 om endring av direktiv 2003/87/EF for å forbedre og utvide ordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet (EUT L 140 av 5.6.2009 s. 63).

(4) Europaparlaments- og rådsvedtak nr. 406/2009/EF av 23. april 2009 om medlemsstatenes innsats for å redusere sine klimagassutslipp med henblikk på å oppfylle Fellesskapets forpliktelser til å redusere klimagassutslippene fram til 2020 (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 136).

- 6) I sine konklusjoner av 23. og 24. oktober 2014 godkjente Det europeiske råd et bindende EU-mål om å redusere EUs egne klimagassutslipp med minst 40 % sammenlignet med 1990, innen 2030. Det europeiske råd påpekte også at det er viktig å redusere klimagassutslipp og risiko i forbindelse med avhengigheten av fossilt brensel i transportsektoren, og oppfordret Kommissjonen til videre å undersøke virkemidler og tiltak med henblikk på en sammenhengende og teknologinøytral tilnærming, blant annet for å fremme utslippsreduksjon og energieffektivitet på transportområdet.
- 7) I det sjuende miljøhandlingsprogrammet⁽¹⁾ påpekes det at alle økonomiske sektorer vil måtte bidra til å redusere klimagassutslippene dersom EU skal kunne ta sin del av det globale ansvaret. I den forbindelse påpekes det i programmet at hvitboken om transport fra 2011 må ha en solid politisk ramme.
- 8) I juli 2011 vedtok IMO tekniske tiltak og driftstiltak, nærmere bestemt energieffektivitetsindeksen (EEDI) for nye fartøyer og energieffektivitetsplanen for fartøyer (SEEMP), som vil medføre forbedringer ved at den forventede økningen i klimagassutslipp reduseres, men som ikke i seg selv kan gi de reduksjonene i klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart som er nødvendige for at innsatsen skal samsvare med målet om å begrense den globale temperaturøkningen til 2 °C.
- 9) Ifølge data fra IMO kan det spesifikke energiforbruket og CO₂-utslippet fra fartøyer reduseres med opptil 75 % ved at det iverksettes driftstiltak og tas i bruk eksisterende teknologi. En vesentlig del av disse tiltakene kan anses som kostnadseffektive og av en slik art at de vil kunne gi sektoren nettofordeler, ettersom de lavere drivstoffkostnadene innebærer at eventuelle drifts- og investeringskostnader vil lønne seg.
- 10) For å redusere CO₂-utslipp fra skipsfart på unionsplan er den beste løsningen fortsatt å opprette et system for å overvåke, rapportere og kontrollere CO₂-utslipp basert på fartøyets drivstoffbruk, som et første trinn i en trinnvis tilnærming for å inkludere utslipp fra sjøtransport i Unionens forpliktelse til å redusere klimagasser, sammen med utslipp fra andre sektorer som allerede bidrar til å oppfylle nevnte forpliktelse. Offentlig tilgang til utslippsdata vil bidra til å fjerne markedshindringer som står i veien for gjennomføringen av mange tiltak med negativ kostnad som ville redusere klimagassutslipp fra sjøtransport.
- 11) Vedtakelsen av tiltak for å redusere klimagassutslipp og drivstofforbruk hemmes av markedshindringer, slik som mangel på pålitelige opplysninger om fartøyets drivstoffeffektivitet eller mangel på tilgjengelig teknologi til ombygging av fartøyer, manglende tilgang til finansiering for å investere i fartøyeffektivitet samt skjev interessefordeling, ettersom skipsrederne ikke vil få uttelling for sine investeringer i fartøyeffektivitet når drivstoffregningene betales av operatørene.
- 12) Resultatene av samrådet med berørte parter og drøftingene med internasjonale partnere viser at det bør benyttes en trinnvis tilnærming for å inkludere utslipp fra sjøtransport i Unionens forpliktelse til å redusere klimagasser, ved innføring av et solid system for overvåking, rapportering og kontroll av CO₂-utslipp fra sjøtransport som et første trinn, og fastsettelse av prisene for slike utslipp på et senere trinn. Denne tilnærmingen gjør det lettere å oppnå betydelige framskritt på internasjonalt plan med hensyn til enighet om målene for reduksjon av klimagassutslipp og utfyllende tiltak for å oppnå slike reduksjoner til lavest mulig kostnad.
- 13) Innføringen av et system for overvåking, rapportering og kontroll i Unionen forventes å føre til utslippsreduksjoner på opptil 2 % sammenlignet med en situasjon der ingen tiltak iverksettes, og en reduksjon i de samlede nettokostnadene på opptil 1,2 milliarder euro innen 2030, ettersom dette kan bidra til å fjerne markedshindringer, blant annet slike som er knyttet til mangel på opplysninger om fartøyeffektivitet, ved å stille sammenlignbare og pålitelige opplysninger om drivstofforbruk og energieffektivitet til rådighet for de relevante markedene. Denne reduksjonen i transportkostnader bør fremme internasjonal handel. Dessuten er et stabilt system for overvåking, rapportering og kontroll en forutsetning for markedsbaserte tiltak, effektivitetsstandarder eller andre tiltak, uansett om de anvendes i EU eller globalt. Et slikt system gir også pålitelige data som kan benyttes til å fastsette nøyaktige utslippsreduksjonsmål, og til å vurdere utviklingen i sjøtransportens bidrag til å oppnå en lavutslippsøkonomi. Med tanke på skipsfartens internasjonale karakter ville en global avtale være den foretrukne og mest effektive metoden for å redusere klimagassutslippene fra internasjonal sjøtransport.

(1) Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1386/2013/EU av 20. november 2013 om et allment miljøhandlingsprogram i Unionen fram til 2020 «Et godt liv i en ressursbegrenset verden» (EUT L 354 av 28.12.2013, s. 171).

- 14) Alle reiser innenfor Unionen, alle reiser inn i Unionen fra den siste havnen utenfor Unionen til den første anløpshavnen i Unionen, og alle reiser fra en havn i Unionen til den neste anløpshavnen utenfor Unionen, herunder ballastreiser, bør anses for relevante for overvåkingen. CO₂-utslipp i EU-havner, herunder utslipp fra fartøyer ved kai eller som beveger seg i en havn, bør også omfattes, særlig fordi det finnes særlige tiltak for å redusere eller unngå dem. Disse reglene bør anvendes uten forskjellsbehandling på alle fartøyer, uavhengig av flagg. Ettersom denne forordning er rettet mot sjøtransport, bør den imidlertid ikke innføre krav om overvåking, rapportering og kontroll av fartøyers bevegelser eller virksomhet som ikke tjener til transport av last eller passasjerer for kommersielle formål, som for eksempel oppmudring, isbryting, nedlegging av rør eller virksomhet knyttet til offshoreanlegg.
- 15) For å sikre like vilkår for fartøyer som seiler under mindre gunstige klimaforhold, bør det være mulig å inkludere særlige opplysninger om et fartøys isklasse og seiling i is i de dataene som overvåkes i henhold til denne forordning.
- 16) Det foreslåtte systemet for overvåking, rapportering og kontroll bør ha form av en forordning for å ta høyde for de kompliserte og svært tekniske bestemmelsene som skal innføres, behovet for ensartede regler for hele Unionen for å gjenspeile sjøtransportens internasjonale karakter, med de utallige fartøyene som ventes å anløpe havnene i forskjellige medlemsstater, og for å fremme gjennomføringen i hele Unionen.
- 17) Et stabilt fartøyspesifikt system for overvåking, rapportering og kontroll i Unionen bør bygge på beregningen av utslipp fra det drivstoffet som forbrukes på reiser til og fra Unionens havner, ettersom data om drivstoffsalg ikke gir en tilstrekkelig nøyaktig vurdering av drivstofforbruket innenfor dette bestemte området, på grunn av fartøyenes store tankkapasitet.
- 18) Unionens system for overvåking, rapportering og kontroll bør også omfatte andre relevante opplysninger for å kunne bestemme fartøyenes effektivitet eller for å kunne analysere kildene til utvikling av utslipp ytterligere, samtidig som fortroligheten ivaretas når det gjelder forretnings- og industriopplysninger. Dette virkeområdet innebærer at Unionens system for overvåking, rapportering og kontroll også tilpasses internasjonale initiativer om innføring av effektivitetsstandarder for eksisterende fartøyer, herunder driftstiltak, og bidrar til å fjerne markedshindringer knyttet til mangel på opplysninger.
- 19) For å gjøre den administrative byrden minst mulig for skipsredere og operatører, særlig for små og mellomstore bedrifter, og for å gjøre nytte-kostnadsforholdet i systemet for overvåking, rapportering og kontroll best mulig uten å sette målet om å omfatte størstedelen av klimagassutslippene fra sjøtransport i fare, bør reglene for overvåking, rapportering og kontroll bare gjelde foretak med store utslipp. Etter en detaljert objektiv analyse av størrelse på og utslipp fra fartøyer som anløper og forlater Unionens havner, er det valgt en terskelverdi på 5 000 bruttotonasje (BRT). Fartøyer på over 5 000 BRT utgjør omkring 55 % av de fartøyene som anløper Unionens havner, og står for omkring 90 % av utslippene. Denne ikke-diskriminerende terskelverdien vil sikre at de som slipper ut mest, vil omfattes av systemet. En lavere terskelverdi vil medføre en større administrativ byrde, mens en høyere terskelverdi vil begrense de utslippene som omfattes og dermed miljøeffektiviteten ved systemet.
- 20) For ytterligere å redusere den administrative byrden for skipsredere og operatører bør overvåkingsreglene fokusere på CO₂-utslipp som den mest relevante klimagassen som slippes ut ved sjøtransport.
- 21) Det bør i reglene tas hensyn til eksisterende krav og data som allerede finnes om bord på fartøyer. Rederiene bør derfor ha mulighet til å velge én av følgende fire overvåkingsmetoder: bruk av leveringssedler for bunkers, overvåking av bunkerstanker om bord, strømningsmålere for de relevante forbrenningsprosessene eller målinger av direkte utslipp. En overvåkingsplan som er spesifikk for hvert fartøy, bør dokumentere det valget som treffes og gi ytterligere opplysninger om bruken av den valgte metoden.
- 22) Et rederi som er ansvarlig for en hel rapporteringsperiode for et fartøy som utøver skipsfartsvirksomhet, bør anses for å være ansvarlig for alle de overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene som oppstår i forbindelse med denne rapporteringsperioden, herunder innsending av en utslippsrapport som er kontrollert på tilfredsstillende måte. Ved bytte av rederi bør det nye rederiet bare være ansvarlig for de overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene som gjelder den rapporteringsperioden da rederibytet skjedde. For å legge til rette for at disse forpliktelsene kan oppfylles, bør det nye rederiet motta en kopi av den siste overvåkingsplanen, og eventuelt samsvarsdokumentet.

- 23) Andre klimagasser og klimapåvirkende eller luftforurensende stoffer bør ikke omfattes av Unionens system for overvåking, rapportering og kontroll på det nåværende tidspunkt, for å unngå krav om å installere måleutstyr som ikke er tilstrekkelig pålitelig eller kommersielt tilgjengelig, og som kunne hemme gjennomføringen av systemet.
- 24) IMOs internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) fastsetter en forpliktelse til å anvende EEDI på nye fartøyer og til å benytte SEEMP for hele verdensflåten.
- 25) For å gjøre den administrative byrden minst mulig for skipsredere og operatører bør rapporteringen og offentliggjøringen av de rapporterte opplysningene organiseres årlig. Fortrolighetsspørsmål bør løses ved å begrense offentliggjøringen av utslipp, drivstoffbruk og effektivitetsrelaterte opplysninger til årlige gjennomsnitt og samlede tall. For å sikre at beskyttelsen av rettmessige økonomiske interesser som tilsidesetter den allmenne interessen av offentliggjøring, ikke undergraves, bør et annet aggregeringsnivå for data unntaksvis anvendes på rederiets anmodning. De dataene som rapporteres til Kommisjonen, bør integreres i statistikker i den grad slike data er relevante for utviklingen, utarbeidingen og formidlingen av europeiske statistikker i samsvar med kommisjonsbeslutning 2012/504/EU⁽¹⁾.
- 26) Kontroll utført av akkrediterte kontrollører bør sikre at overvåkingsplaner og utslippsrapporter er riktige og overholder kravene fastsatt i denne forordning. Som et viktig element for å forenkle kontrollen bør kontrollørene kontrollere dataenes troverdighet ved å sammenligne de rapporterte dataene med beregnede data basert på fartøyets sporingsdata og egenskaper. Slike beregninger kan stilles til rådighet av Kommisjonen. For å sikre upartiskhet bør kontrollørene være uavhengige og vedkommende rettssubjekter, og bør akkrediteres av nasjonale akkrediteringsorganer som er opprettet i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁽²⁾.
- 27) Et samsvarsdokument utstedt av en kontrollør bør oppbevares om bord på fartøyet for å vise at forpliktelsene med hensyn til overvåking, rapportering og kontroll er oppfylt. Kontrollørene bør underrette Kommisjonen om utstedelse av slike dokumenter.
- 28) Basert på erfaring fra lignende oppgaver i forbindelse med sjøsikkerhet bør Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA) innenfor rammen av sitt mandat støtte Kommisjonen ved å utføre visse oppgaver.
- 29) Overholdelse av forpliktelsene i forbindelse med systemet for overvåking, rapportering og kontroll bør ta utgangspunkt i eksisterende instrumenter, nærmere bestemt de som er fastsatt i europaparlaments- og europarådsdirektiv 2009/16/EF⁽³⁾ og 2009/21/EF⁽⁴⁾, og i opplysninger om utstedelse av samsvarsdokumenter. Det dokumentet som bekrefter at fartøyet oppfyller overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene, bør føyes til listen over sertifikater og dokumenter nevnt i vedlegg IV til direktiv 2009/16/EF.
- 30) Medlemsstatene bør bestrebe seg på å inspisere fartøyer som anløper havner under deres jurisdiksjon, og der visse opplysninger som kreves for et samsvarsdokument, ikke er tilgjengelige.
- 31) Manglende overholdelse av bestemmelsene i denne forordning bør medføre sanksjoner. Medlemsstatene bør fastsette regler for slike sanksjoner. Sanksjonene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 32) For fartøyer som ikke har oppfylt overvåkings- og rapporteringskravene i to eller flere påfølgende rapporteringsperioder, og der andre håndhevingstiltak ikke har ført til at kravene er blitt oppfylt, bør det fastsettes mulighet for bortvisning. Et slikt tiltak bør anvendes slik at den manglende oppfyllelsen kan utbedres innen rimelig tid.
- 33) Medlemsstater som ikke har sjøhavner på sitt territorium, og som ikke har fartøyer som seiler under deres flagg, og som omfattes av virkeområdet for denne forordning, eller som har stengt sine nasjonale skipsregistre, bør kunne unntas fra bestemmelsene om sanksjoner i denne forordning, så lenge ingen slike fartøyer seiler under deres flagg.

⁽¹⁾ Kommisjonsbeslutning 2012/504/EU av 17. september 2012 om Eurostat (EUT L 251 av 18.9.2012, s. 49).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF av 23. april 2009 om havnestatskontroll (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 57).

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/21/EF av 23. april 2009 om oppfyllelse av flaggstatenes forpliktelser (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 132).

- 34) Unionens system for overvåking, rapportering og kontroll bør tjene som modell for gjennomføringen av et globalt system for overvåking, rapportering og kontroll. Et globalt system for overvåking, rapportering og kontroll er å foretrekke ettersom det trolig vil være mer effektivt på grunn av dets mer omfattende virkeområde. Kommisjonen bør i den forbindelse og med henblikk på å lette utarbeidingen av internasjonale regler i IMO-regi når det gjelder overvåking, rapportering og kontroll av klimagassutslipp fra sjøtransport, regelmessig dele relevante opplysninger om gjennomføringen av denne forordning med IMO og andre berørte internasjonale organer, og relevante opplysninger bør sendes til IMO. Dersom det inngås en avtale om et globalt system for overvåking, rapportering og kontroll, bør Kommisjonen gjennomgå Unionens system for overvåking, rapportering og kontroll med henblikk på å tilpasse det til det globale systemet for overvåking, rapportering og kontroll.
- 35) For å ta hensyn til gjeldende internasjonale regler og internasjonale og europeiske standarder samt den teknologiske og vitenskapelige utvikling bør Kommisjonen gis myndighet til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte med henblikk på å gjennomgå visse tekniske sider ved overvåkingen og rapporteringen av CO₂-utslipp fra fartøyer, og for ytterligere å presisere reglene for kontrollvirksomheten og metodene for å akkreditere kontrollører. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerede rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.
- 36) For å sikre ensartede vilkår for bruk av standardmaler til overvåking av CO₂-utslipp og andre relevante opplysninger, for bruk av automatiserte systemer og elektroniske standardmaler til sammenhengende rapportering av CO₂-utslipp og andre relevante opplysninger til Kommisjonen og de berørte flaggstatenes myndigheter, for spesifisering av tekniske forskrifter som angir de parametrene som gjelder for andre fartøykategorier enn passasjerfartøyer, rorofartøyer og containerskip, og for gjennomgåelsen av disse parametrene, bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Slik myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- 37) Ettersom målet for denne forordning, som er å overvåke, rapportere og kontrollere CO₂-utslipp fra fartøyer som et første trinn i en trinnvis tilnærming for å redusere klimagassutslipp, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene på grunn av sjøtransportens internasjonale karakter, og derfor på grunn av dets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 38) Reglene for oppretting av systemet for overvåking, rapportering og kontroll bør være i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF⁽²⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001⁽³⁾.
- 39) Denne forordning bør tre i kraft innen 1. juli 2015 for å sikre at medlemsstatene og berørte parter har tilstrekkelig tid til å treffe de tiltak som er nødvendige for en effektiv anvendelse av denne forordning innen den første rapporteringsperioden som begynner 1. januar 2018

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål

I denne forordning fastsettes regler for nøyaktig overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp (CO₂-utslipp) og av andre relevante opplysninger fra fartøyer som ankommer, oppholder seg i eller forlater havner under en medlemsstats jurisdiksjon, med henblikk på å fremme reduksjon av CO₂-utslipp fra sjøtransport på en kostnadseffektiv måte.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1).

*Artikkel 2***Virkeområde**

1. Denne forordning får anvendelse på fartøyer over 5 000 bruttotonnasje med hensyn til CO₂-utslipp fra fartøyenes reiser fra siste anløpshavn til en anløpshavn under en medlemsstats jurisdiksjon, og fra en anløpshavn under en medlemsstats jurisdiksjon til neste anløpshavn, samt i anløpshavner under en medlemsstats jurisdiksjon.
2. Denne forordning får ikke anvendelse på krigsskip, militære hjelpefartøyer, fiskefartøyer eller fabrikkskip for fiskeforedling, trefartøyer av enkel konstruksjon, fartøyer som ikke har mekaniske framdriftsmidler eller statseide fartøyer som benyttes til ikke-kommersielle formål.

*Artikkel 3***Definisjoner**

I denne forordning menes med:

- a) «CO₂-utslipp» utslipp av karbondioksid i atmosfæren fra fartøyer,
- b) «anløpshavn» en havn der et fartøy legger til for å laste eller losse gods eller for å landsette eller ta om bord passasjerer; og dermed unntas opphold for bare å fylle drivstoff, få forsyninger, skifte besetning, gå i tørrdokk eller reparere fartøyet og/eller dets utstyr, opphold i havn fordi fartøyet trenger hjelp eller er i nød, omlasting mellom fartøyer utenfor havnen og opphold bare for å søke ly ved dårlige værforhold eller fordi dette er nødvendig på grunn av lete- og redningsvirksomhet,
- c) «reise» forflytning av et fartøy som påbegynnes eller avsluttes i en anløpshavn i den hensikt å frakte passasjerer eller last for kommersielle formål,
- d) «rederi» skipsrederen eller en annen organisasjon eller person, for eksempel en reder eller totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av fartøyet fra skipsrederen,
- e) «bruttotonnasje» (BRT) bruttotonnasje beregnet i samsvar med reglene for måling av tonnasje fastsatt i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) i London 23. juni 1969, eller en etterfølgende konvensjon,
- f) «kontrollør» et rettssubjekt som utfører kontrollvirksomhet og er akkreditert av et nasjonalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008 og denne forordning,
- g) «kontroll» den virksomheten som en kontrollør utfører for å vurdere om de dokumentene som rederiet har sendt inn, oppfyller kravene i denne forordning,
- h) «samsvarsdokument» et dokument som er spesifikt for et fartøy, utstedt til et rederi av en kontrollør, som bekrefter at det gjeldende fartøyet har oppfylt kravene i denne forordning i en bestemt rapporteringsperiode,
- i) «andre relevante opplysninger» opplysninger om CO₂-utslipp fra fartøyenes drivstofforbruk, om transportarbeid og om fartøyenes energieffektivitet, som gjør det mulig å analysere utslippstendenser og vurdere fartøyenes ytelse,
- j) «utslippsfaktor» det gjennomsnittlige klimagassutslippet i forhold til virksomhetsdata for en kildestrøm, der det antas fullstendig oksidasjon ved forbrenning og full omdanning ved alle andre kjemiske reaksjoner,
- k) «usikkerhet» en parameter knyttet til resultatet av bestemmelsen av en mengde som karakteriserer spredningen av de verdiene som med rimelighet vil kunne knyttes til vedkommende mengde, herunder virkningene av både systematiske og tilfeldige faktorer, uttrykt i prosent, og som beskriver et konfidensintervall omkring gjennomsnittsverdien som utgjør 95 % av beregnede verdier, samtidig som det tas hensyn til en eventuell asymmetri i fordelingen av verdier,
- l) «konservativ» at et sett forutsetninger defineres slik for å sikre at de årlige utslippene ikke undervurderes eller at strekninger og mengder last ikke overvurderes,
- m) «rapporteringsperiode» ett kalenderår, som er tidsrommet når CO₂-utslipp må overvåkes og rapporteres. For reiser som påbegynnes og avsluttes i to ulike kalenderår, skal overvåkings- og rapporteringsdataene føres i det første kalenderåret,

- n) «fartøy ved kai» et fartøy som ligger sikkert fortøyd eller for anker i en havn under en medlemsstats jurisdiksjon i forbindelse med lasting, lossing eller et anløp, herunder den tiden det ikke lastes eller losses,
- o) «isklasse» den betegnelsen fartøyet er tildelt av vedkommende nasjonale myndigheter i flaggstaten eller av en organisasjon som er godkjent av nevnte stat, og som viser at fartøyet er konstruert for seiling i farvann med sjøis.

KAPITTEL II

OVERVÅKING OG RAPPORTERING

AVSNITT 1

Prinsipper og metoder for overvåking og rapportering

Artikkel 4

Felles prinsipper for overvåking og rapportering

1. I samsvar med artikkel 8–12 skal rederiene for hvert av sine fartøyer overvåke og rapportere de relevante parametrene i en rapporteringsperiode. De skal utføre overvåkingen og rapporteringen for alle havner under en medlemsstats jurisdiksjon og for alle reiser til eller fra en havn under en medlemsstats jurisdiksjon.
2. Overvåkingen og rapporteringen skal være fullstendig og omfatte CO₂-utslipp fra forbrenning av drivstoff når fartøyene befinner seg til sjøs og ved kai. Rederiene skal treffe hensiktsmessige tiltak for å forhindre datamangel i rapporteringsperioden.
3. Overvåking og rapportering skal være konsekvent og sammenlignbar over tid. For dette formål skal rederiene benytte samme overvåkingsmetoder og datasett, med forbehold for endringer som er vurdert av kontrolløren.
4. Rederiene skal på en åpen måte innhente, registrere, sammenstille, analysere og dokumentere overvåkingsdata, herunder antakelser, henvisninger, utslippsfaktorer og virksomhetsdata, som gjør det mulig for kontrolløren å reprodusere hvordan CO₂-utslippene er bestemt.
5. Rederiene skal sikre at bestemmelsen av CO₂-utslippene verken er systematisk eller bevisst unøyaktig. De skal identifisere og redusere alle kilder til unøyaktighet.
6. Rederiene skal sørge for at integriteten til de CO₂-utslippsdataene som skal overvåkes og rapporteres, kan fastslås med rimelig sikkerhet.
7. Rederiene skal i forbindelse med den videre overvåkingen og rapporteringen bestrebe seg på å ta hensyn til anbefalingene i de kontrollrapportene som er utstedt i samsvar med artikkel 13 nr. 3 eller 4.

Artikkel 5

Metoder for overvåking av CO₂-utslipp og andre relevante opplysninger

1. I henhold til artikkel 4 nr. 1, 2 og 3 skal rederiene for hvert av sine fartøyer bestemme CO₂-utslippene i samsvar med en av metodene i vedlegg I, og overvåke andre relevante opplysninger i samsvar med reglene i vedlegg II eller regler vedtatt i henhold til dette.
2. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å endre metodene fastsatt i vedlegg I og reglene fastsatt i vedlegg II, for å ta hensyn til relevante internasjonale regler samt internasjonale og europeiske standarder. Kommisjonen skal også gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for å endre vedlegg I og II, med henblikk på å forbedre de elementene i overvåkingsmetodene som angis der, på bakgrunn av den teknologiske og vitenskapelige utviklingen.

AVSNITT 2

Overvåkingsplan

Artikkel 6

Overvåkingsplanens innhold og innlevering

1. Rederiene skal innen 31. august 2017 innlevere en overvåkingsplan for hvert av sine fartøyer til kontrollørene og der angi den metoden som er valgt for å overvåke og rapportere CO₂-utslipp og andre relevante opplysninger.

2. Uten hensyn til nr. 1 skal rederiet for de fartøyene som første gang omfattes av virkeområdet for denne forordning etter 31. august 2017, innlevere en overvåkingsplan til kontrolløren uten unødig opphold og senest to måneder etter hvert fartøys første anløp i en havn under en medlemsstats jurisdiksjon.
3. Overvåkingsplanen skal bestå av en fullstendig og åpen dokumentasjon av overvåkingsmetoden for det gjeldende fartøyet, og skal inneholde minst følgende opplysninger:
 - a) identifikasjon av fartøyet og type fartøy, herunder dets navn, dets IMO-identifikasjonsnummer, registreringshavn eller hjemsted og navnet på skipsrederen,
 - b) rederiets navn og adresse, telefonnummer og e-postadresse til en kontaktperson,
 - c) en beskrivelse av følgende CO₂-utslippskilder om bord på fartøyet: hovedmotorer, hjelpemotorer, gassturbiner, kjeler og nøytralgassgeneratorer samt de drivstofftypene som brukes,
 - d) en beskrivelse av de framgangsmåtene, systemene og ansvarsområdene som benyttes for å ajourføre listen over CO₂-utslippskilder i løpet av rapporteringsperioden,
 - e) en beskrivelse av de framgangsmåtene som benyttes til å kontrollere at listen over reiser er fullstendig,
 - f) en beskrivelse av framgangsmåtene for å overvåke fartøyets drivstofforbruk, herunder
 - i) den metoden som er valgt blant dem som angis i vedlegg I til å beregne drivstofforbruket for hver CO₂-utslippskilde, herunder, når det er relevant, en beskrivelse av måleutstyret som benyttes,
 - ii) framgangsmåtene for å måle tanket drivstoff og drivstoff i tankene, en beskrivelse av måleutstyret som benyttes samt eventuelt framgangsmåtene for å registrere, gjenfinne, overføre og lagre informasjon om målinger,
 - iii) eventuelt den metoden som er valgt for å bestemme densitet,
 - iv) en framgangsmåte for å sikre at den samlede usikkerheten ved måling av drivstoff vil være i samsvar med kravene i denne forordning, om mulig ved å vise til nasjonal lovgivning, klausuler i kundekontrakter eller drivstoffleverandørens standarder for nøyaktighet,
 - g) utslippsfaktorer som benyttes for hver type drivstoff, eller når det gjelder alternative drivstoffer, de metodene som brukes til å bestemme utslippsfaktorene, herunder metoder for prøvetaking og analyse og en beskrivelse av de laboratoriene som benyttes, med disse laboratorienes eventuelle akkreditering i henhold til ISO 17025,
 - h) en beskrivelse av de framgangsmåtene som brukes til å bestemme virksomhetsdata per reise, herunder
 - i) de framgangsmåtene, ansvarsområdene og datakildene som brukes til å bestemme og registrere avstanden,
 - ii) de framgangsmåtene, ansvarsområdene, formlene og datakildene som brukes til å bestemme og registrere last og antall passasjerer, avhengig av hva som er relevant,
 - iii) de framgangsmåtene, ansvarsområdene, formlene og datakildene som brukes til å bestemme og registrere den tiden som er tilbrakt til sjøs mellom avgangshavn og ankomsthavn,
 - i) en beskrivelse av den metoden som skal brukes til å bestemme erstatningsdata for manglende data,
 - j) et revisjonsregister der alle detaljer om revisjonshistorikken skal registreres.
4. Overvåkingsplanen kan også inneholde opplysninger om fartøyets isklasse og/eller framgangsmåter, ansvarsområder, formler og datakilder som brukes til å bestemme og registrere den tilbakelagte strekningen, og den tiden som er medgått til å seile i is.
5. Rederiene skal bruke standardiserte overvåkingsplaner basert på maler. Disse malene, herunder tekniske forskrifter for ensartet anvendelse av malene, skal fastsettes av Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 24 nr. 2.

Artikkel 7

Endringer i overvåkingsplanen

1. Rederiene skal regelmessig og minst én gang i året kontrollere om et fartøys overvåkingsplan gjenspeiler fartøyets art og funksjon, samt om overvåkingsmetoden kan forbedres.

2. Rederiene skal endre overvåkingsplanen i følgende situasjoner:
 - a) ved bytte av rederi,
 - b) dersom nye CO₂-utslipp skjer på grunn av nye utslippskilder eller på grunn av bruk av nye drivstoffer som ennå ikke omfattes av overvåkingsplanen,
 - c) dersom en endring i tilgangen på data, som følge av bruk av nye typer måleutstyr, prøvetakingsmetoder eller analysemetoder eller av andre årsaker, kan påvirke nøyaktigheten ved bestemmelsen av CO₂-utslipp,
 - d) dersom data som er framkommet ved den anvendte overvåkingsmetoden, har vist seg å være feilaktige,
 - e) dersom det fastslås at en del av overvåkingsplanen ikke oppfyller kravene i denne forordning og rederiet skal revidere den i henhold til artikkel 13 nr. 1.
3. Rederiene skal uten unødig opphold underrette kontrollørene om alle forslag til endring av overvåkingsplanen.
4. Endringer av overvåkingsplanen i henhold til nr. 2 bokstav b), c) og d) i denne artikkel skal vurderes av kontrolløren i samsvar med artikkel 13 nr. 1. Etter vurderingen skal kontrolløren underrette rederiet om hvorvidt disse endringene oppfyller kravene.

AVSNITT 3

Overvåking av CO₂-utslipp og andre relevante opplysninger

Artikkel 8

Overvåking av virksomhet i en rapporteringsperiode

Fra 1. januar 2018 skal rederiene med utgangspunkt i den overvåkingsplanen som er blitt vurdert i samsvar med artikkel 13 nr. 1, overvåke CO₂-utslippene for hvert fartøy per reise og årlig, ved hjelp av den relevante metoden for å bestemme CO₂-utslippene blant de metodene som angis i vedlegg I del B, og ved å beregne CO₂-utslippene i samsvar med vedlegg I del A.

Artikkel 9

Overvåking per reise

1. På grunnlag av den overvåkingsplanen som er vurdert i samsvar med artikkel 13. nr. 1, skal rederiene for hvert fartøy som anløper eller forlater, og for hver reise til eller fra, en havn under en medlemsstats jurisdiksjon, overvåke følgende opplysninger i samsvar med vedlegg I del A og vedlegg II del A:

- a) avgangshavn og ankomsthavn, herunder dato og tidspunkt for avgang og ankomst,
- b) mengde og utslippsfaktor for hver type drivstoff som forbrukes i alt,
- c) utslippet CO₂,
- d) tilbakelagt strekning,
- e) tid tilbrakt til sjøs,
- f) fraktet last,
- g) transportarbeid.

Rederiene kan også overvåke opplysninger om fartøyets isklasse og seiling i is når det er relevant.

2. Som unntak fra nr. 1 i denne artikkel og med forbehold for artikkel 10 skal et rederi være unntatt fra forpliktelsen til å overvåke opplysningene nevnt i nr. 1 i denne artikkel per reise for et bestemt fartøy, dersom

- a) alle fartøyets reiser i løpet av rapporteringsperioden enten påbegynnes eller avsluttes i en havn under en medlemsstats jurisdiksjon, og
- b) fartøyet ifølge seilingsplanen foretar mer enn 300 reiser i løpet av rapporteringsperioden.

*Artikkel 10***Årlig overvåking**

På grunnlag av den overvåkingsplanen som er vurdert i samsvar med artikkel 13 nr. 1, skal rederiene for hvert fartøy og for hvert kalenderår overvåke følgende parametere i samsvar med vedlegg I del A og vedlegg II del B:

- a) mengde og utslippsfaktor for hver type drivstoff som forbrukes i alt,
- b) samlet mengde utslipp av CO₂ som omfattes av denne forordning,
- c) samlede CO₂-utslipp fra alle reiser mellom havner under en medlemsstats jurisdiksjon,
- d) samlede CO₂-utslipp fra alle reiser med avgang fra havner under en medlemsstats jurisdiksjon,
- e) samlede CO₂-utslipp fra alle reiser til havner under en medlemsstats jurisdiksjon,
- f) CO₂-utslipp som oppsto i havner under en medlemsstats jurisdiksjon mens fartøyet lå ved kai,
- g) samlet tilbakelagt strekning,
- h) samlet tid tilbrakt til sjøs,
- i) transportarbeid i alt,
- j) gjennomsnittlig energieffektivitet.

Rederiene kan overvåke opplysninger om fartøyets isklasse og seiling i is når det er relevant.

Rederiene kan også overvåke drivstofforbruk og CO₂-utslipp fordelt på andre kriterier som er definert i overvåkingsplanen.

*AVSNITT 4***Rapportering***Artikkel 11***Utslippsrapportens innhold**

1. Fra 2019 skal rederiene hvert år innen 30. april framlegge for Kommisjonen og myndighetene i de relevante flaggstatene en utslippsrapport om CO₂-utslipp og andre relevante opplysninger for hele rapporteringsperioden for hvert fartøy som de er ansvarlige for, og som en kontrollør har funnet tilfredsstillende i samsvar med artikkel 13.
2. Ved bytte av rederi skal det nye rederiet sikre at hvert fartøy som det er ansvarlig for, oppfyller kravene i denne forordning for hele den rapporteringsperioden det er ansvarlig for det gjeldende fartøyet.
3. Rederienes utslippsrapport skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) data som identifiserer fartøyet og rederiet, herunder
 - i) fartøyets navn,
 - ii) IMO-identifikasjonsnummer,
 - iii) registreringshavn eller hjemsted,
 - iv) fartøyets isklasse, dersom den angis i overvåkingsplanen,
 - v) fartøyets tekniske effektivitet (energieffektivitetsindeks (EEDI) eller eventuelt anslått indeksverdi (EIV) i samsvar med IMO-resolusjon MEPC.215 (63),
 - vi) skipsrederens navn,
 - vii) skipsrederens adresse og hovedkontor,

- viii) rederiets navn (dersom det ikke er skipsrederen),
 - ix) rederiets adresse (dersom det ikke er skipsrederen) og hovedkontor,
 - x) adresse, telefonnummer og e-postadresse til en kontaktperson,
- b) identiteten til den kontrolløren som vurderte utslippsrapporten,
 - c) opplysninger om den anvendte overvåkingsmetoden og relevant usikkerhetsnivå,
 - d) resultatene av den årlige overvåkingen av parametrene i samsvar med artikkel 10.

Artikkel 12

Utslippsrapportens format

1. Utslippsrapporten skal sendes inn ved bruk av automatiske systemer og datautvekslingsformater, herunder elektroniske maler.
2. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter fastsette tekniske regler for datautvekslingsformatene, herunder de elektroniske malene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 24 nr. 2.

KAPITTEL III

KONTROLL OG AKKREDITERING

Artikkel 13

Omfanget av kontrollvirksomheten og kontrollrapporten

1. Kontrolløren skal vurdere om overvåkingsplanen oppfyller kravene fastsatt i artikkel 6 og 7. Dersom kontrollørens vurdering viser avvik fra disse kravene, skal det berørte rederiet revidere sin overvåkingsplan i henhold til dette og sende den reviderte planen til kontrolløren for en endelig vurdering før rapporteringsperioden begynner. Rederiet skal bli enig med kontrolløren om hvilken frist som er nødvendig for å innføre endringene. Denne fristen skal uansett ikke være senere enn rapporteringsperiodens begynnelse.
2. Kontrolløren skal vurdere om utslippsrapporten oppfyller kravene fastsatt i artikkel 8–12 og vedlegg I og II.

Kontrolløren skal særlig vurdere om CO₂-utslippene og andre relevante opplysninger i utslippsrapporten er bestemt i samsvar med artikkel 8, 9 og 10 og overvåkingsplanen.

3. Dersom kontrollvurderingen med rimelig sikkerhet fra kontrollørens side konkluderer med at utslippsrapporten ikke inneholder alvorlige feilopplysninger, skal kontrolløren utstede en kontrollrapport som fastslår at utslippsrapporten er kontrollert og funnet tilfredsstillende. Kontrollrapporten skal spesifisere alle spørsmål som er relevante for det arbeidet som kontrolløren har utført.
4. Dersom kontrollvurderingen konkluderer med at utslippsrapporten inneholder feilopplysninger eller avvik fra kravene i denne forordning, skal kontrolløren underrette rederiet om dette i god tid. Rederiet skal deretter rette feilopplysningene eller avvikene slik at kontrollen kan avsluttes i rett tid, og skal sende kontrolløren den reviderte utslippsrapporten og andre opplysninger som var nødvendige for å rette de avvikene som ble påvist. Kontrolløren skal i sin kontrollrapport angi om rederiet har rettet de feilopplysningene eller avvikene som ble påvist under kontrollvurderingen. Dersom de meldte feilopplysningene eller avvikene ikke er blitt rettet og enkeltvis eller til sammen fører til alvorlige feilopplysninger, skal kontrolløren utstede en kontrollrapport som angir at utslippsrapporten ikke er i samsvar med denne forordning.

Artikkel 14

Generelle forpliktelser og prinsipper for kontrollørene

1. Kontrolløren skal være uavhengig av rederiet eller operatøren av et fartøy og skal utføre den virksomheten som kreves i henhold til denne forordning i offentlighetens interesse. For dette formålet skal verken kontrolløren eller en annen del av det samme rettssubjektet være et rederi eller en fartøyoperatør, eier av et rederi eller være eid av dem, og kontrolløren skal heller ikke ha forbindelser til rederiet som kan påvirke vedkommendes uavhengighet og upartiskhet.

2. Med hensyn til kontrollen av utslippsrapporten og rederiets overvåkingsprosedyre skal kontrolløren vurdere påliteligheten, troverdigheten og nøyaktigheten av overvåkingssystemene og de rapporterte dataene samt opplysningene om CO₂-utslipp, og særlig følgende:

- a) Hvordan drivstofforbruk tilskrives reiser.
- b) De rapporterte dataene om drivstofforbruk samt tilknyttede målinger og beregninger.
- c) Valg og anvendelse av utslippsfaktorer.
- d) De beregningene som ligger til grunn for bestemmelsen av de samlede CO₂-utslippene.
- e) De beregningene som ligger til grunn for bestemmelsen av energieffektiviteten.

3. Kontrolløren skal bare vurdere utslippsrapporter som er innsendt i samsvar med artikkel 12, dersom pålitelige og troverdige data og opplysninger gjør det mulig å bestemme CO₂-utslippene med en rimelig grad av sikkerhet, og forutsatt at følgende er sikret:

- a) De rapporterte dataene er i samsvar med beregnede data som bygger på fartøyets sporingsdata og egenskaper, slik som motoreffekten.
- b) De rapporterte dataene inneholder ingen inkonsekvenser, særlig ikke ved sammenligning av den samlede mengden drivstoff som hvert fartøy årlig kjøper inn og det samlede drivstofforbruk under reiser.
- c) Innsamlingen av dataene er utført i samsvar med gjeldende regler.
- d) Fartøyets relevante registre er fullstendige og sammenhengende.

Artikkel 15

Kontrollprosedyrer

1. Kontrolløren skal identifisere mulige risikoer i forbindelse med overvåkingen og rapporteringen ved å sammenligne rapporterte CO₂-utslipp og beregnede data basert på fartøyets sporingsdata og egenskaper, slik som motoreffekten. Dersom det oppdages vesentlige avvik, skal kontrolløren utføre ytterligere analyser.

2. Kontrolløren skal identifisere mulige risikoer knyttet til de forskjellige beregningstrinnene ved å gjennomgå alle datakilder og metoder som benyttes.

3. Kontrolløren skal ta hensyn til alle effektive risikokontrollmetoder som rederiet benytter for å redusere usikkerheten forbundet med den nøyaktigheten som er spesifikk for de anvendte overvåkingsmetodene.

4. Rederiet skal gi kontrolløren eventuelle ytterligere opplysninger som gjør det mulig for vedkommende å gjennomføre kontrollprosedyrene. Under kontrollprosedyren kan kontrolløren ta stikkprøver for å fastslå om de rapporterte dataene og opplysningene er pålitelige.

5. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for ytterligere å presisere reglene for den kontrollvirksomheten som angis i denne forordning. Når Kommisjonen vedtar disse rettsaktene, skal den ta hensyn til faktorene i vedlegg III del A. Reglene som angis nærmere i disse delegerte rettsaktene, skal bygge på de kontrollprinsippene som er fastsatt i artikkel 14, og på gjeldende internasjonalt anerkjente standarder.

Artikkel 16

Akkreditering av kontrollører

1. Kontrollører som vurderer overvåkingsplaner og utslippsrapporter og utsteder kontrollrapporter og samsvarsdokumenter som nevnt i denne forordning, skal akkrediteres for virksomhet innenfor virkeområdet for denne forordning av et nasjonalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

2. Dersom denne forordning ikke inneholder særlige bestemmelser om akkreditering av kontrollører, får de relevante bestemmelsene i forordning (EF) nr. 765/2008 anvendelse.

3. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23 for ytterligere å presisere metodene for akkreditering av kontrollører. Når Kommisjonen vedtar disse rettsaktene, skal den ta hensyn til faktorene i vedlegg III del B. Metodene som angis nærmere i disse delegerte rettsaktene, skal bygge på de kontrollprinsippene som er fastsatt i artikkel 14, og på gjeldende internasjonalt anerkjente standarder.

KAPITTEL IV

SAMSVAR OG OFFENTLIGGJØRING AV OPPLYSNINGER*Artikkel 17***Samsvarsdokument**

1. Når en utslippsrapport oppfyller kravene fastsatt i artikkel 11–15 og i vedlegg I og II, skal kontrolløren på grunnlag av kontrollrapporten utstede et samsvarsdokument for det gjeldende fartøyet.
2. Samsvarsdokumentet skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) fartøyets identitet (navn, IMO-identifikasjonsnummer og registreringshavn eller hjemsted),
 - b) skipsrederens navn, adresse og hovedkontor,
 - c) kontrollørens identitet,
 - d) datoen for utstedelse av samsvarsdokumentet, dets gyldighetsperiode og den relevante rapporteringsperioden.
3. Samsvarsdokumenter skal være gyldige i en periode på 18 måneder etter utløpet av rapporteringsperioden.
4. Kontrolløren skal uten opphold underrette Kommisjonen og flaggstatens myndighet om utstedelsen av samsvarsdokumenter. Kontrolløren skal oversende opplysningene nevnt i nr. 2 ved bruk av automatiske systemer og datautvekslingsformater, herunder elektroniske maler.
5. Kommisjonen skal gjennom gjennomføringsrettsakter fastsette de tekniske reglene for datautvekslingsformatene, herunder de elektroniske malene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 24 nr. 2.

*Artikkel 18***Forpliktelse til å oppbevare et gyldig samsvarsdokument om bord**

Innen 30. juni året etter rapporteringsperiodens slutt skal fartøyer som ankommer, oppholder seg i eller forlater en havn under en medlemsstats jurisdiksjon, og som i rapporteringsperioden har foretatt reiser, oppbevare et gyldig samsvarsdokument om bord.

*Artikkel 19***Oppfyllelse av overvåkings- og rapporteringskrav og inspeksjoner**

1. På grunnlag av de opplysningene som er offentliggjort i samsvar med artikkel 21 nr. 1, skal hver medlemsstat treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at fartøyer som seiler under dens flagg, oppfyller overvåkings- og rapporteringskravene fastsatt i artikkel 8–12. Medlemsstatene skal anse det faktum at det er utstedt et samsvarsdokument for det gjeldende fartøyet i samsvar med artikkel 17 nr. 4, som bevis for slikt samsvar.
2. Hver medlemsstat skal sikre at det ved enhver inspeksjon av et fartøy i en havn under dens jurisdiksjon i samsvar med direktiv 2009/16/EF, kontrolleres at et gyldig samsvarsdokument oppbevares om bord.
3. For hvert fartøy som det ikke finnes opplysninger for i henhold til artikkel 21 nr. 2 bokstav i) og j), på det tidspunktet det ankommer en havn under en medlemsstats jurisdiksjon, kan den berørte medlemsstaten kontrollere at det oppbevares et gyldig samsvarsdokument om bord.

*Artikkel 20***Sanksjoner, informasjonsutveksling og pålegg om bortvisning**

1. Medlemsstatene skal fastsette et sanksjonssystem for manglende overholdelse av overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene fastsatt i artikkel 8–12, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene iverksettes. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om disse bestemmelsene innen 1. juli 2017, og umiddelbart underrette Kommisjonen om eventuelle senere endringer.

2. Medlemsstatene skal opprette en effektiv informasjonsutveksling og et effektivt samarbeid mellom de nasjonale myndighetene som er ansvarlige for å sikre at overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene overholdes, eller, når det er relevant, de myndighetene som har fått ansvaret for sanksjonsordningene. Nasjonale sanksjonsordninger som en medlemsstat iverksetter mot et bestemt fartøy, skal meldes til Kommissjonen, Det europeiske sjø sikkerhetsbyrå (EMSA), de øvrige medlemsstatene og den berørte flaggstaten.
3. Dersom et fartøy ikke har oppfylt overvåkings- og rapporteringskravene i to eller flere påfølgende rapporteringsperioder, og der andre håndhevingstiltak ikke har ført til at kravene oppfylles, kan vedkommende myndighet i anløpshavnens medlemsstat utstede et pålegg om bortvisning, som skal meldes til Kommissjonen, EMSA, de øvrige medlemsstatene og den berørte flaggstaten. Når et slikt pålegg om bortvisning er utstedt, skal alle medlemsstater nekte dette fartøyet adgang til sine havner inntil rederiet oppfyller overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene i samsvar med artikkel 11 og 18. Oppfyllelsen av disse forpliktelsene skal bekreftes ved at det framlegges et gyldig samsvarsdokument for vedkommende nasjonale myndighet som utstedte pålegget om bortvisning. Dette nummer berører ikke internasjonale sjøfartsregler for skip i nød.
4. Skipsrederen eller operatøren av et fartøy eller dennes representant i medlemsstatene skal ved et pålegg om bortvisning ha rett til effektiv klageadgang for en domstol, og skal behørig underrettes om dette av vedkommende myndighet i anløpshavnens medlemsstat. Medlemsstatene skal innføre og opprettholde hensiktsmessige framgangsmåter for dette formål.
5. En medlemsstat uten sjøhavner på sitt territorium og som har stengt sitt nasjonale skipsregister eller ikke har skip som seiler under dens flagg som omfattes av virkeområdet for denne forordning, kan unntas fra bestemmelsene i denne artikkel så lenge ingen skip seiler under dens flagg. En medlemsstat som har til hensikt å benytte seg av dette unntaket, skal underrette Kommissjonen om dette senest 1. juli 2015. Kommissjonen skal også underrettes om senere endringer.

Artikkel 21

Offentliggjøring av opplysninger og Kommissjonens rapport

1. Innen 30. juni hvert år skal Kommissjonen offentliggjøre de opplysningene om CO₂-utslipp som er rapportert i samsvar med artikkel 11, samt de opplysningene som er fastsatt i nr. 2 i denne artikkel.
2. Kommissjonen skal inkludere følgende i informasjonen som skal offentliggjøres:
 - a) fartøyets identitet (navn, IMO-identifikasjonsnummer og registreringshavn eller hjemsted),
 - b) fartøyets tekniske effektivitet (EEDI eller EIV, der det er relevant),
 - c) årlige CO₂-utslipp,
 - d) årlig samlet drivstofforbruk for reiser,
 - e) årlig gjennomsnittlig drivstofforbruk og CO₂-utslipp per tilbakelagt strekning for reiser,
 - f) årlig gjennomsnittlig drivstofforbruk og CO₂-utslipp per tilbakelagt strekning og fraktet last på reiser,
 - g) årlig samlet tid til sjøs for reiser,
 - h) anvendt overvåkingsmetode,
 - i) utstedelsesdato og utløpsdato for samsvarsdokumentet,
 - j) identiteten til den kontrolløren som vurderte utslippsrapporten,
 - k) alle andre opplysninger som overvåkes og rapporteres på frivillig grunnlag i samsvar med artikkel 10.
3. Dersom offentliggjøringen av en kategori av aggregerte data i henhold til nr. 2, som ikke gjelder CO₂-utslipp, på grunn av særlige omstendigheter unntaksvis undergraver beskyttelsen av kommersielle interesser som fortjener beskyttelse som en rettmessig økonomisk interesse som tilsidesetter den allmenne interessen av offentliggjøring i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1367/2006⁽¹⁾, skal det på rederiets anmodning anvendes et annet aggregeringsnivå for nettopp disse dataene for å beskytte slike interesser. Dersom det ikke er mulig å anvende et annet aggregeringsnivå, skal Kommissjonen ikke offentliggjøre disse dataene.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1367/2006 av 6. september 2006 om anvendelse på fellesskapsinstitusjoner og -organer av bestemmelsene i Århus-konvensjonen om tilgang til miljøinformasjon, allmenn deltakelse i beslutningsprosesser og tilgang til rettsmidler i saker vedrørende miljø (EUT L 264 av 25.9.2006, s. 13).

4. Kommisjonen skal offentliggjøre en årlig rapport om CO₂-utslipp og andre relevante opplysninger fra sjøtransport, herunder aggregerte og forklarte resultater, med henblikk på å orientere offentligheten og muliggjøre en vurdering av sjøtransportens CO₂-utslipp og effektivitet etter størrelse, type fartøy, virksomhet eller en annen kategori som anses som relevant.
5. Kommisjonen skal hvert annet år vurdere sjøtransportsektorens samlede virkning på det globale klimaet, herunder gjennom utslipp eller virkninger som ikke CO₂-relaterte.
6. Innenfor rammen av sitt mandat skal EMSA bistå Kommisjonen i dens arbeid med å oppfylle vilkårene i denne artikkel samt i artikkel 12 og 17 i denne forordning, i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002⁽¹⁾.

KAPITTEL V

INTERNASJONALT SAMARBEID

Artikkel 22

Internasjonalt samarbeid

1. Kommisjonen skal løpende underrette IMO og andre berørte internasjonale organer om gjennomføringen av denne forordning, uten at dette berører kompetansefordelingen eller framgangsmåtene for beslutningstaking som fastsatt i traktatene.
2. Kommisjonen, og eventuelt medlemsstatene, skal ivareta en teknisk utveksling med tredjestater, særlig når det gjelder videreutvikling av overvåkingsmetoder, organisering av rapportering og kontroll av utslippsrapporter.
3. Dersom det inngås en internasjonal avtale om et globalt system for overvåking, rapportering og kontroll av klimagassutslipp eller globale tiltak for å redusere klimagassutslipp fra sjøtransport, skal Kommisjonen gjennomgå denne forordning og om nødvendig foreslå endringer for å tilpasse den til den internasjonale avtalen.

KAPITTEL VI

DELEGERT MYNDIGHET OG GJENNOMFØRINGSMYNDIGHET SAMT SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 23

Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og gjennomfører høringer med sakkyndige, herunder sakkyndige fra medlemsstatene, før den vedtar de delegerte rettsaktene.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 5 nr. 2, artikkel 15 nr. 5 og artikkel 16 nr. 3 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 1. juli 2015. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal forlenges automatisk med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 5 nr. 2, artikkel 15 nr. 5 og artikkel 16 nr. 3 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002 av 27. juni 2002 om opprettelse av et europeisk sjøsikkerhetsbyrå (EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1).

5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 5 nr. 2, artikkel 15 nr. 5 og artikkel 16 nr. 3 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot rettsakten innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet eller Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Artikkel 24

Komitéframgangsmåte

1. Komiteen skal bistås av Komiteen nedsatt ved artikkel 26 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013⁽¹⁾. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 25

Endringer av direktiv 2009/16/EF

Følgende punkt tilføyes på listen i vedlegg IV til direktiv 2009/16/EF:

- «50. Samsvarsdokumenter utstedt i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport, og om endring av direktiv 2009/16/EF(*)»

(*) EUT L 123 av 19.5.2015, s. 55.»

Artikkel 26

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft 1. juli 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 29. april 2015.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

Formann

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013 av 21. mai 2013 om en ordning for overvåking og rapportering av klimagassutslipp og for rapportering av andre opplysninger på nasjonalt plan og unionsplan som er relevante for klimaendring, og om oppheving av vedtak 280/2004/EF (EUT L 165 av 18.6.2013, s. 13).

VEDLEGG I

Metoder for overvåking av CO₂-utslippA. BEREGNING AV CO₂-UTSLIPP (ARTIKKEL 9)

Ved beregning av CO₂-utslipp skal rederiene anvende følgende formel:

Drivstoffforbruk × utslippsfaktor

Drivstoffforbruket skal omfatte det drivstoffet som hovedmotorer, hjelpemotorer, gassturbiner, kjeler og nøytralgassgeneratorer forbruker.

Drivstoffforbruk i havner når fartøyet ligger ved kai, skal beregnes separat.

I prinsippet skal det benyttes standardverdier for utslippsfaktorer for drivstoff, med mindre rederiet bestemmer seg for å bruke de dataene for drivstoffkvalitet som angis på leveringseddelen for bunkers, og som brukes for å vise at rederiet overholder gjeldende regler for svovelutslipp.

Disse standardverdiene for utslippsfaktorer skal bygge på de nyeste verdiene fra FNs klimapanel. Disse verdiene finnes i vedlegg VI til kommisjonsforordning (EU) nr. 601/2012⁽¹⁾.

Det skal anvendes relevante utslippsfaktorer for biodrivstoffer og alternative ikke-fossile brensler.

B. METODER FOR BESTEMMELSE AV CO₂-UTSLIPP

Rederiet skal i overvåkingsplanen definere hvilken overvåkingsmetode som skal benyttes til å beregne drivstoffforbruket for hvert fartøy som det er ansvarlig for, og sikre at den metoden som velges, benyttes konsekvent.

Det faktiske drivstoffforbruket for hver reise skal anvendes og beregnes ved hjelp av en av følgende metoder:

- a) Leveringseddelen for bunkers og periodiske avstemminger av drivstofftanker.
- b) Overvåking av bunkerstanker om bord.
- c) Strømningsmålere for relevante forbrenningsprosesser.
- d) Målinger av direkte CO₂-utslipp.

Enhver kombinasjon av disse metodene som vurderes av kontrolløren, kan benyttes dersom den forbedrer den samlede målenøyaktigheten.

1. Metode A: Leveringseddelen for bunkers og periodiske avstemminger av drivstofftanker

Denne metoden bygger på mengde og type drivstoff som definert i leveringseddelen for bunkers, kombinert med periodiske avstemminger av drivstofftanker ved avlesing av tankene. Drivstoffet ved begynnelsen av perioden, pluss leveringer, minus tilgjengelig drivstoff ved periodens utløp og fjernet drivstoff mellom begynnelsen av perioden og slutten av perioden, utgjør drivstoffforbruket i en periode.

Perioden utgjør tiden mellom to anløp eller tiden i en havn. For det drivstoffet som er brukt i løpet av en periode, skal drivstofftypen og svovelinnholdet angis.

Denne metoden skal ikke benyttes når leveringseddelen for bunkers ikke oppbevares om bord på fartøyet, særlig når lasten benyttes som drivstoff, for eksempel avdampning fra flytende naturgass (LNG).

I henhold til gjeldende regler i vedlegg VI til MARPOL er leveringseddelen for bunkers obligatorisk, den skal oppbevares om bord i tre år etter leveringen av bunkersen, og den skal være lett tilgjengelig. Den periodiske avstemmingen av drivstofftanker om bord skal bygge på avlesninger av drivstofftankene. Det skal anvendes tanktabeller for hver drivstofftank for å bestemme mengden ved tidspunktet for avlesing av drivstofftanken. Usikkerheten forbundet med leveringseddelen for bunkers skal angis i overvåkingsplanen. Avlesing av drivstofftanker skal utføres ved bruk av egnede metoder, for eksempel automatiske systemer, peilinger og peilebånd. Metoden for tankpeiling og den tilknyttede usikkerheten skal angis i overvåkingsplanen.

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 601/2012 av 21. juni 2012 om overvåking og rapportering av utslipp av klimagasser i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF (EUT L 181 av 12.7.2012, s. 30).

Dersom mengden av tanket drivstoff eller mengden av drivstoff som er igjen i tankene, bestemmes i volumenheter, uttrykt i liter, skal rederiet konvertere denne mengden fra volum til masse ved hjelp av faktiske densitetsverdier. Rederiet skal bestemme den faktiske densiteten ved å bruke en av følgende metoder:

- a) målesystemer om bord,
- b) den densiteten som måles av drivstoffleverandøren ved tanking av drivstoff, og som registreres på drivstoffakturaen eller leveringsseddelen for bunkers.

Den faktiske densiteten skal uttrykkes i kg/l og bestemmes ved den reelle temperaturen for en bestemt måling. I tilfeller der de faktiske densitetsverdiene ikke er tilgjengelige, skal en standardfaktor for densitet anvendes for den relevante drivstofftypen, når den er blitt vurdert av kontrolløren.

2. Metode B: Overvåking av bunkerstanker om bord

Denne metoden bygger på avlesninger av drivstofftanker for alle drivstofftanker om bord. Avlesningene skal gjøres daglig når fartøyet er til sjøs, og hver gang det fylles eller fjernes bunkers.

De akkumulerte forskjellene i drivstofftanknivået mellom to avlesninger svarer til drivstofforbruket i en periode.

Perioden utgjør tiden mellom to anløp eller tiden i en havn. For det drivstoffet som er brukt i løpet av en periode, skal drivstofftypen og svovelinnholdet angis.

Avlesning av drivstofftanker skal utføres ved bruk av egnede metoder, for eksempel automatiske systemer, peilinger og peilebånd. Metoden for tankpeiling og den tilknyttede usikkerheten skal angis i overvåkingsplanen.

Dersom mengden av tanket drivstoff eller mengden av drivstoff som er igjen i tankene, bestemmes i volumenheter, uttrykt i liter, skal rederiet konvertere denne mengden fra volum til masse ved hjelp av faktiske densitetsverdier. Rederiet skal bestemme den faktiske densiteten ved å bruke en av følgende metoder:

- a) målesystemer om bord,
- b) den densiteten som måles av drivstoffleverandøren ved tanking av drivstoff, og som registreres på drivstoffakturaen eller leveringsseddelen for bunkers,
- c) den densiteten som måles i en prøveanalyse foretatt på et godkjent prøvingslaboratorium for drivstoff, der det er tilgjengelig.

Den faktiske densiteten skal uttrykkes i kg/l og bestemmes ved den reelle temperaturen for en bestemt måling. I tilfeller der de faktiske densitetsverdiene ikke er tilgjengelige, skal en standardfaktor for densitet anvendes for den relevante drivstofftypen, når den er blitt vurdert av kontrolløren.

3. Metode C: Strømningsmålere for relevante forbrenningsprosesser

Denne metoden bygger på målte drivstoffstrømninger om bord. Dataene fra alle strømningsmålere som er knyttet til relevante kilder til CO₂-utslipp, skal kombineres for å bestemme hele drivstofforbruket i en bestemt periode.

Perioden utgjør tiden mellom to anløp eller tiden i en havn. For det drivstoffet som er brukt i løpet av en periode, skal drivstofftypen og svovelinnholdet overvåkes.

De anvendte kalibreringsmetodene og usikkerheten knyttet til de anvendte strømningsmålerne skal angis i overvåkingsplanen.

Dersom drivstofforbruket bestemmes i volumenheter, uttrykt i liter, skal rederiet konvertere denne mengden fra volum til masse ved hjelp av faktiske densitetsverdier. Rederiet skal bestemme den faktiske densiteten ved å bruke en av følgende metoder:

- a) målesystemer om bord,
- b) den densiteten som måles av drivstoffleverandøren ved tanking av drivstoff, og som registreres på drivstoffakturaen eller leveringsseddelen for bunkers.

Den faktiske densiteten skal uttrykkes i kg/l og bestemmes ved den reelle temperaturen for en bestemt måling. I tilfeller der de faktiske densitetsverdiene ikke er tilgjengelige, skal en standardfaktor for densitet anvendes for den relevante drivstofftypen, når den er blitt vurdert av kontrolløren.

4. Metode D: Målinger av direkte CO₂-utslipp

Målinger av direkte CO₂-utslipp kan anvendes for reiser og for CO₂-utslipp i havner under en medlemsstats jurisdiksjon. CO₂-utslipp skal omfatte CO₂ som slippes ut fra hovedmotorer, hjelpemotorer, gassturbiner, kjeler og nøytralgass-generatorer. For fartøyer der rapporteringen bygger på denne metoden, skal drivstofforbruket beregnes ved hjelp av de målte CO₂-utslippene og den gjeldende utslippsfaktoren for de relevante drivstoffene.

Denne metoden bygger på bestemmelsen av CO₂-utslippsstrømmer i skorsteiner ved å multiplisere CO₂-konsentrasjonen av eksosen med eksosstrømmen.

De anvendte kalibreringsmetodene og usikkerheten knyttet til de anvendte innretningene skal angis i overvåkingsplanen.

—

VEDLEGG II

Overvåking av andre relevante opplysninger

A. OVERVÅKING PER REISE (ARTIKKEL 9)

1. Med hensyn til overvåking av andre relevante opplysninger per reise (artikkel 9 nr. 1) skal rederiene overholde følgende regler:

- a) Datoen og tidspunktet for avgang og ankomst skal angis i Greenwich middeltid (GMT). Tiden til sjøs skal beregnes på grunnlag av opplysninger om avgang fra og ankomst til havnen og skal ikke omfatte ankring.
- b) Den tilbakelagte strekningen kan enten være strekningen for den mest direkte ruten mellom avgangshavnen og ankomsthavnen eller den faktiske tilbakelagte strekningen. Dersom avstanden for den mest direkte ruten mellom avgangshavnen og ankomsthavnen benyttes, bør det benyttes en konservativ korreksjonsfaktor for å sikre at den tilbakelagte strekningen ikke undervurderes vesentlig. I overvåkingsplanen skal det angis hvilken beregning av strekning som er benyttet, og om nødvendig den anvendte korreksjonsfaktoren. Tilbakelagt strekning skal angis i nautiske mil.
- c) Transportarbeid skal bestemmes ved å multiplisere den tilbakelagte strekningen med fraktet last.
- d) For passasjerfartøyer skal antall passasjerer benyttes for å uttrykke fraktet last. For alle andre kategorier av fartøyer skal fraktet last enten angis i tonn eller i standard kubikkmeter last, alt etter det som er relevant.
- e) For rorofartøyer skal fraktet last defineres som antall lastenheter (lastebiler, biler osv.) eller filmeter multiplisert med standardverdiene for deres vekt. Dersom last fraktet med rorofartøyer er blitt definert på grunnlag av vedlegg B til CEN-standard EN 16258 (2012) «Metode for beregning og deklarerer av energiforbruk og klimagassutslipp for transporttjenester (vare- og persontransport)», skal denne definisjonen anses å være i samsvar med denne forordning.

I denne forordning menes med «rorofartøy» et fartøy som er konstruert for å frakte transportenheter for rorolast, eller som har rorolasterom.

- f) For containerskip skal fraktet last defineres som samlet vekt i tonn av lasten, eller, dersom dette ikke er mulig, antall 20-fotsekvivalenter (TEU) multiplisert med standardverdiene for deres vekt. Dersom last fraktet med et containerskip defineres i samsvar med gjeldende retningslinjer eller dokumenter fra IMO i henhold til konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS-konvensjonen), skal denne definisjonen anses å være i samsvar med denne forordning.

I denne forordning menes med «containerskip» et fartøy som er konstruert bare for å frakte containere i lasterom og på dekk.

- g) Ved fastsettelsen av fraktet last for andre kategorier fartøyer enn passasjerfartøyer, rorofartøyer og containerskip skal det, når det er relevant, være mulig å ta hensyn til lastens vekt og volum samt antall passasjerer. Disse kategoriene skal blant annet omfatte tankfartøyer, bulkskip, alminnelige lastefartøyer, kjøleskip, skip til transport av kjøretøyer og kombinasjonsskip.

2. For å sikre ensartede vilkår for anvendelsen av nr. 1 bokstav g) skal Kommissjonen gjennom gjennomføringsrettsakter vedta tekniske regler som angir nærmere de parametrene som gjelder for hver av de andre fartøykategoriene omhandlet i nevnte bokstav.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas senest 31. desember 2016 etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 24 nr. 2.

Kommissjonen kan gjennom gjennomføringsrettsakter om nødvendig gjennomgå de gjeldende parametrene nevnt i nr. 1 bokstav g). Når det er relevant, bør Kommissjonen også gjennomgå disse parametrene for å ta hensyn til endringer av dette vedlegg i henhold til artikkel 5 nr. 2. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 24 nr. 2.

3. Med henblikk på å følge reglene nevnt i nr. 1 og 2 kan rederiene også velge å inkludere særlige opplysninger om fartøyets isklasse og om seiling i is.

B. ÅRLIG OVERVÅKING (ARTIKKEL 10)

Med hensyn til årlig overvåking av andre relevante opplysninger skal rederiene overholde følgende regler:

De verdiene som skal overvåkes i henhold til artikkel 10, skal bestemmes ved aggregering av de relevante dataene per reise.

Gjennomsnittlig energieffektivitet skal overvåkes ved bruk av minst fire indikatorer: drivstofforbruk per strekning, drivstofforbruk per transportarbeid, CO₂-utslipp per strekning og CO₂-utslipp per transportarbeid, som skal beregnes på følgende måte:

Drivstofforbruk per strekning = samlet årlig drivstofforbruk / samlet tilbakelagt strekning

Drivstofforbruk per transportarbeid = samlet årlig drivstofforbruk / samlet transportarbeid

CO₂-utslipp per strekning = samlede årlige CO₂-utslipp / samlet tilbakelagt strekning

CO₂-utslipp per transportarbeid = samlede årlige CO₂-utslipp / samlet transportarbeid

Med henblikk på å overholde disse reglene kan rederiene også velge å inkludere særlige opplysninger om fartøyets isklasse og om seiling i is, samt andre opplysninger om drivstofforbruk og CO₂-utslipp fordelt på andre kriterier som definert i overvåkingsplanen.

VEDLEGG III

Faktorer som skal tas i betraktning for de delegerte rettsaktene fastsatt i artikkel 15 og 16

A. KONTROLLPROSEDYRER

- kontrollørenes kompetanse,
- dokumenter som rederiet skal utlevere til kontrollørene,
- risikovurdering som kontrollørene skal foreta,
- vurdering av overvåkingsplanens samsvar med kravene,
- kontroll av utslippsrapporten,
- alvorlighetsgrad,
- rimelig garanti fra kontrollørene,
- feilopplysninger og avvik,
- kontrollrapportens innhold,
- anbefalinger om forbedringer,
- kommunikasjon mellom rederiet, kontrollørene og Kommisjonen.

B. AKKREDITERING AV KONTROLLØRER

- Hvordan det kan anmodes om akkreditering av skipsfartsvirksomhet.
 - Hvordan kontrollørene vil bli vurdert av de nasjonale akkrediteringsorganene med henblikk på utstedelse av et akkrediteringsbevis.
 - Hvordan de nasjonale akkrediteringsorganene vil utføre den nødvendige overvåkingen for å bekrefte en fortsatt akkreditering.
 - Krav til nasjonale akkrediteringsorganer slik at de er kompetente til å akkreditere kontrollører for skipsfartsvirksomhet, herunder henvisning til harmoniserte standarder.
-