

DELEGERT KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2016/2071**2020/EØS/40/47****av 22. september 2016****om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 med hensyn til metodene for overvåking av karbondioksidutslipp og reglene for overvåking av andre relevante opplysninger(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning 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⁽¹⁾, særlig artikkel 5 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I forordning (EU) 2015/757 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 kostnads-effektiv måte.
- 2) I vedlegg I til forordning (EU) 2015/757 fastsettes metodene for overvåking av CO₂-utslipp på grunnlag av drivstofforbruk. I vedlegg II til forordning (EU) 2015/757 fastsettes reglene for overvåking av andre relevante opplysninger.
- 3) I henhold til del A i vedlegg I til forordning (EU) 2015/757 skal CO₂-utslipp beregnes ved å multiplisere utslippsfaktorer og drivstofforbruket, som bestemmes ved hjelp av overvåkingsmetode A (leveringssedler for bunkers og periodiske avstemminger av drivstofftanker), B (overvåking av bunkerstanker om bord) og C (strømningsmålere for relevante forbrenningsprosesser) som fastsatt i del B i nevnte vedlegg. IMO-resolusjonen⁽²⁾ om retningslinjer for metoden for beregning av oppnådd energieffektivitetsindeks for nye fartøyer inneholder et sett med standardverdier for utslippsfaktorer for standarddrivstoffer som brukes om bord på fartøyer. Disse standardverdiene kan brukes til å beregne CO₂-utslipp fra skipsfart. Pålagt bruk av disse standardverdiene ved overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra fartøyer i samsvar med vedlegg I til forordning (EU) 2015/757 vil sikre både effektiv regulering og harmonisert gjennomføring.
- 4) I henhold til overvåkingsmetode A, B og C skal det ved bestemmelse av mengden tanket drivstoff (bunkring) eller mengden av drivstoff som er igjen i tankene, foretas en konvertering fra volum til masse ved hjelp av faktiske densitetsverdier. I henhold til vedlegg I del B nr. 2 femte ledd bokstav c) kan rederier som bruker overvåkingsmetode B, bestemme faktisk densitet på grunnlag av densiteten som måles i en prøveanalyse foretatt i et godkjent prøvingslaboratorium for drivstoff, dersom en slik er tilgjengelig. Dersom denne muligheten utvides til å gjelde rederier som bruker

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 320 av 26.11.2016, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 30/2018 av 9. februar 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 98 av 12.12.2019, s. 51.

⁽¹⁾ EUT L 123 av 19.5.2015, s. 55.

⁽²⁾ MEPC 245 (66) 2014.

overvåkingsmetode A og C, vil det sikre harmonisert gjennomføring av disse tre overvåkingsmetodene i samsvar med ISO-standard 3675:1998⁽¹⁾. Det vil også fullt ut gjenspeile bransjepraksis og øke sammenlignbarheten for drivstofforbruk som overvåkes ved hjelp av de tre metodene.

- 5) «Kai-til-kai»-prinsippet vil gi større klarhet og en harmonisert metode for fastsettelse av reisenes nøyaktige avgangs- og ankomststeder. Dette vil gjenspeile bransjepraksis og forbedre parametrene som brukes til å overvåke tid tilbrakt til sjøs og tilbakelagt strekning, som angitt i del A nr. 1 bokstav a) og b) i vedlegg II til forordning (EU) 2015/757.
- 6) IMOs retningslinjer for frivillig bruk av driftsindikatoren for fartøyets energieffektivitet⁽²⁾ og CEN-standard EN 16258 (2012)⁽³⁾ gir rorofartøyer mulighet til å overvåke og rapportere fraktet last på grunnlag av lastens faktiske masse. Ved at denne parameteren tilføyes den som er fastsatt i del A nr. 1 bokstav e) i vedlegg II til forordning (EU) 2015/757, vil bransjepraksis bedre gjenspeiles og overvåkingen dermed lettes.
- 7) I tråd med Kommisjonens vanlige praksis med samråd med sakkyndige i det forberedende arbeidet med delegerte rettsakter er det innenfor rammen av Det europeiske forum for bærekraftig skipsfart (ESSF) nedsatt en undergruppe for kontroll av overvåking, rapportering og verifisering innen skipsfart, bestående av sakkyndige fra medlemsstatene, bransjen og sivilsamfunnet. Undergruppen pekte på en rekke internasjonale og europeiske standarder, internasjonale regler og tekniske og vitenskapelige framskritt og anbefalte at de omfattes av denne forordning. Undergruppens utkast til anbefalinger om disse forholdene ble godkjent ved ESSFs plenums møte 28. juni 2016.
- 8) Vedlegg I og II til forordning (EU) 2015/757 bør derfor endres —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Vedlegg I og II til forordning (EU) 2015/757 endres i samsvar med vedlegget til denne forordning.

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

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

Utferdiget i Brussel 22. september 2016.

For Kommisjonen
Jean-Claude JUNCKER
President

⁽¹⁾ ISO 3675:1998: Råolje og flytende petroleumsprodukter – Bestemmelse av tetthet i laboratorium – Hydrometermetode.

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

⁽³⁾ Metode for beregning og deklarerer av energiforbruk og klimagassutslipp for transporttjenester (vare- og persontransport).

VEDLEGG

I vedlegg I og II til forordning (EU) 2015/757 gjøres følgende endringer:

1) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Del A skal lyde:

«A. BEREGNING AV CO₂-UTSLIPP (ARTIKKEL 9)

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

Drivstofforbruk × utslippsfaktor

Drivstofforbruket skal omfatte det drivstoffet som hovedmotorer, hjelpemotorer, gassturbiner, kjeler og nøytralgass-generatorer forbruker.

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

Følgende standardverdier for utslippsfaktorer skal anvendes for drivstoffer brukt om bord:

Drivstofftype	Henvvisning	Utslippsfaktor (t-CO ₂ /t-drivstoff)
1. Diesel/gassolje	ISO 8217, kvalitet DMX – DMB	3,206
2. Lett brennolje (LFO)	ISO 8217, kvalitet RMA – RMD	3,151
3. Tung brennolje (HFO)	ISO 8217, kvalitet RME – RMK	3,114
4. Flytende petroleumsgass (LPG)	Propan	3,000
	Butan	3,030
5. Flytende naturgass (LNG)		2,750
6. Metanol		1,375
7. Etanol		1,913

Det skal anvendes relevante utslippsfaktorer for biodrivstoffer, alternative ikke-fossile drivstoffer og andre drivstoffer som det ikke er angitt standardverdier for.»

b) I del B gjøres følgende endringer:

i) I nr. 1 femte ledd skal bokstav b) lyde:

«b) den densiteten som måles av drivstoffleverandøren ved tanking av drivstoff, og som registreres på drivstoffakturaen eller leveringsseddelen for bunkers.»

ii) I nr. 1 femte ledd skal ny bokstav c) lyde:

«c) den densiteten som måles i en prøveanalyse foretatt på et godkjent prøvingslaboratorium for drivstoff, der det er tilgjengelig.»

iii) I nr. 3 fjerde ledd skal bokstav b) lyde:

«b) den densiteten som måles av drivstoffleverandøren ved tanking av drivstoff, og som registreres på drivstoffakturaen eller leveringsseddelen for bunkers.»

iv) I nr. 3 fjerde ledd skal ny bokstav c) lyde:

«c) den densiteten som måles i en prøveanalyse foretatt på et godkjent prøvingslaboratorium for drivstoff, der det er tilgjengelig.»

2) I vedlegg II del A nr. 1 gjøres følgende endringer:

a) I bokstav a) skal første punktum lyde:

«Datoen og tidspunktet for avgang fra kai og ankomst til kai skal angis i Greenwich middeltid (GMT/UTC).»

b) I bokstav b) skal siste punktum lyde:

«Tilbakelagt strekning skal bestemmes som strekningen fra kaiplass i avgangshavnen til kaiplass i ankomsthavnen, og skal angis i nautiske mil.»

c) I bokstav e) skal første ledd lyde:

«For rorofartøyer skal fraktet last defineres som massen av last om bord, beregnet som faktisk masse eller antall lastenheter (lastebiler, biler osv.) eller opptatte filmeter multiplisert med standardverdiene for deres vekt.»
