VERORDENING (EU) 2015/757 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 29 april 2015

betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 2009/29/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) en Beschikking nr. 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]), die oproepen tot het bijdragen van alle sectoren van de economie aan het bereiken van emissieverminderingen, met inbegrip van de internationale zeescheepvaartsector, bepalen dat indien er uiterlijk op 31 december 2011 via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) geen internationale overeenkomst waarin de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductiestreefcijfers worden opgenomen, door de lidstaten is goedgekeurd en/of een dergelijke via het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering tot stand gekomen overeenkomst niet door de Gemeenschap is goedgekeurd, dient de Commissie een voorstel te doen inzake de opname van de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductieverplichting van de Gemeenschap, zulks met het oog op de inwerkingtreding van het voorgestelde besluit uiterlijk in 2013. Een dergelijk voorstel dient eventuele negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie van de Gemeenschap, rekening houdend met de potentiële milieuvoordelen, tot een minimum te beperken.

(2) Maritiem vervoer heeft een effect op het mondiale klimaat en op de luchtkwaliteit, ten gevolge van de kooldioxide-emissie (CO_2) en overige emissies dat het genereert, zoals stikstofoxide (NO_x), zwaveloxide (SO_x), methaan (CH_4), fijnstof (PM) en zwarte koolstof (BC).

(3) De internationale zeescheepvaart is de enige vervoerssector waar de Unie niet streeft naar terugdringing van de broeikasgasuitstoot. Volgens de effectbeoordeling bij dit verordeningsvoorstel zijn de Unie-gerelateerde CO_2-emissies door de internationale zeescheepvaart van 1990 tot 2007 met 48 % toegenomen.

(4) In het licht van het snel ontwikkelende wetenschappelijke inzicht in de effecten van de niet-CO_2-gerelateerde emissies door maritiem vervoer op het mondiale klimaat, moet in de context van deze verordening regelmatig een actuele beoordeling van die effecten worden verricht. De Commissie moet aan de hand van haar beoordelingen de beleidsimplicaties en de beleidsmaatregelen analyseren om die emissies te beperken.

(5) De resolutie van het Europees Parlement van 5 februari 2014 over het beleidskader voor klimaat en energie 2030 drong er bij de Commissie en de lidstaten op aan een bindende EU-streefwaarde voor 2030 vast te stellen om de eigen broeikasgasemissies met ten minste 40 % terug te dringen ten opzichte van het niveau van 1990. Het Europees Parlement wees er tevens op dat alle economische sectoren moeten bijdragen aan de vermindering van de broeikasgasemissies als de Unie haar deel van de mondiale inspanningen wil leveren.

([1]) PB C 67 van 6.3.2014, blz. 170.

([2]) Standpunt van het Europees Parlement van 16 april 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 5 maart 2015 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Standpunt van het Europees Parlement van 28 april 2015 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

([3]) Richtlijn 2009/29/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap te verbeteren en uit te breiden (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 63).

([4]) Beschikking nr. 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies te verminderen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het verminderen van broeikasgassen tot 2020 te voldoen (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 136).

(6) In zijn conclusies van 23 en 24 oktober 2014, schaarde de Europese Raad zich, wat de reductie van de in de EU uitgestoten broeikasgassen betreft, achter een bindend EU-streefcijfer van ten minste 40 % in 2030 ten opzichte van 1990. Ook stelde de Europese Raad dat het belangrijk is dat de emissies van broeikasgassen in de vervoersector en de risico's van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen worden beperkt en vroeg hij de Commissie om te blijven zoeken naar instrumenten en maatregelen ten behoeve van een brede, technologieneutrale aanpak, onder meer ter bevordering van emissiereductie en energie-efficiëntie in de vervoersector.

(7) In het 7e milieuactieprogramma (MAP) ([1]) wordt beklemtoond dat alle economische sectoren moeten bijdragen aan de vermindering van de broeikasgasemissies als de Unie haar deel van de mondiale inspanningen wil leveren. In dit verband wordt in het 7e MAP onderstreept dat het witboek van de Commissie inzake vervoer uit 2011 met een sterk beleidskader moet worden onderbouwd.

(8) In juli 2011 heeft de IMO technische en operationele maatregelen goedgekeurd, in het bijzonder de „Energy Efficiency Design Index" (EEDI) voor nieuwe schepen en het „Ship Energy Efficiency Management Plan" (SEEMP), die tot verbetering zullen leiden in de vorm van een vermindering van de verwachte toename van broeikasgasemissies, maar die op zichzelf niet kunnen leiden tot de absolute vermindering van de broeikasgasemissies door de internationale scheepvaart die nodig is om te voldoen aan de wereldwijde doelstelling voor de beperking van de wereldwijde temperatuurstijging tot 2 °C.

(9) Volgens door de IMO verstrekte gegevens kunnen het specifieke energieverbruik en de CO_2-emissies van schepen tot 75 % worden verminderd door toepassing van operationele maatregelen en benutting van bestaande technologie; een aanzienlijk deel van deze maatregelen kan worden beschouwd als kosteneffectief — of zou de sector zelfs nettovoordelen kunnen bieden — aangezien de lagere brandstofkosten ervoor zorgen dat eventuele operationele of investeringskosten kunnen worden terugverdiend.

(10) Om de CO_2-emissies door de scheepvaart op Unie-niveau te verminderen, blijft de best mogelijke optie het opzetten van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV-systeem) van CO_2-emissies op basis van het brandstofverbruik van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak om emissies door maritiem vervoer deel te laten worden van de inspanning van de Unie voor de vermindering van broeikasgassen, naast emissies door andere sectoren die al aan die inspanning bijdragen. Toegang van het publiek tot de emissiegegevens zal bijdragen tot het wegnemen van marktbelemmeringen die vaak verhinderen dat maatregelen worden toegepast die meer opleveren dan ze kosten en die de broeikasgasemissies van het martitieme vervoer beperken.

(11) De vaststelling van maatregelen om broeikasgasemissies en brandstofverbruik te verminderen, wordt gehinderd door marktbelemmeringen, zoals een gebrek aan betrouwbare informatie over de brandstofefficiëntie van schepen of aan technologieën om schepen aan te passen, een gebrek aan toegang tot financiering voor investeringen in de efficiëntie van schepen en de verdeling van de voordelen, aangezien scheepseigenaren niet profiteren van hun investeringen wanneer de brandstofrekening wordt betaald door de exploitant.

(12) Uit de resultaten van de raadpleging van belanghebbenden en besprekingen met internationale partners blijkt dat een gefaseerde aanpak om van emissies door maritiem vervoer deel te laten worden van de inspanning van de Unie voor het verminderen van broeikasgasemissies moet worden toegepast door de invoering van een robuust MRV-systeem voor CO_2-emissies door maritiem vervoer als eerste stap en de taxatie van die emissies in een latere fase. Dankzij deze aanpak wordt het mogelijk om op internationaal niveau aanzienlijke vooruitgang te boeken bij het afspreken van doelen voor de vermindering van broeikasgasemissies en nadere maatregelen om die verminderingen tegen minimale kosten te bewerkstelligen.

(13) De verwachting is dat de invoering van een MRV-systeem voor de Unie zal leiden tot emissieverminderingen van maximaal 2 % bij ongewijzigd beleid en geaggregeerde netto kostenbesparingen van maximaal 1,2 miljard EUR tegen 2030, aangezien het kan bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen, in het bijzonder belemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie over de efficiëntie van schepen, door de relevante markten vergelijkbare en betrouwbare informatie te verstrekken over brandstofverbruik en energie-efficiëntie. Deze verlaging van de vervoerskosten komt ten goede aan de internationale handel. Daarnaast is een robuust MRV-systeem een vereiste voor marktgebaseerde maatregelen, efficiëntienormen of andere maatregelen, of die nu op Unieniveau of wereldwijd worden toegepast. Tevens biedt het systeem betrouwbare gegevens om exacte streefdoelen voor emissievermindering te kunnen vaststellen en de voortgang te beoordelen in de bijdrage van het maritiem vervoer aan een koolstofarme economie. Gezien het internationale karakter van de scheepvaart is een wereldwijde overeenkomst de geprefereerde en meest doeltreffende optie voor de vermindering van de broeikasgasemissies in het internationale maritiem vervoer.

([1]) Besluit nr. 1386/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake een nieuw algemeen milieuactieprogramma voor de Europese Unie voor de periode tot en met 2020 „Goed leven, binnen de grenzen van onze planeet" (PB L 354 van 28.12.2013, blz. 171).

(14) Alle reizen binnen de Unie, alle inkomende reizen vanuit de laatste haven buiten de Unie naar de eerste Unie-haven en alle uitgaande reizen vanuit een Unie-haven naar een volgende haven buiten de Unie, inclusief ballastreizen, moeten met het oog op de monitoring als relevant worden beschouwd. CO_2-emissies in Unie-havens, met inbegrip van deze die worden gegenereerd door schepen die aangemeerd liggen of zich verplaatsen binnen de haven, moeten ook worden meegerekend, in het bijzonder omdat er specifieke maatregelen beschikbaar zijn voor de vermindering of voorkoming daarvan. Deze regels moeten op non-discriminatoire wijze worden toegepast op alle schepen, ongeacht de gevoerde vlag. Aangezien deze verordening gericht is op maritiem vervoer, dient zij geen voorschriften vast te stellen voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van bewegingen en activiteiten van schepen die niet voor vracht- of passagiersvervoer voor commerciële doeleinden worden gebruikt, zoals voor baggerwerkzaamheden, ijsbreken, de aanleg van pijpleidingen of offshore-installatie-werkzaamheden.

(15) Teneinde te zorgen voor een gelijk speelveld voor schepen die in minder gunstige weersomstandigheden opereren, moet het mogelijk zijn specifieke informatie over de ijsklasse van een schip en het varen ervan door ijs, toe te voegen aan de op basis van deze verordening gemonitorde gegevens.

(16) Het voorgestelde MRV-systeem moet worden vastgesteld door middel van een verordening vanwege de complexe en zeer technische aard van de te introduceren bepalingen, de noodzaak van uniforme regels in de hele Unie gelet op de internationale aard van het maritiem vervoer, met talloze schepen die havens aandoen in verschillende lidstaten, en om uitvoering in de hele Unie makkelijker te maken.

(17) Een robuust, per schip specifiek MRV-systeem voor de Unie moet gebaseerd zijn op de berekening van de emissies afkomstig van de verbruikte brandstof op reizen van en naar Unie-havens, aangezien brandstofverkoop-gegevens niet voldoende nauwkeurige ramingen kunnen bieden voor het brandstofverbruik binnen dit specifiek toepassingsgebied als gevolg van de grote tankcapaciteit van schepen.

(18) Het MRV-systeem van de Unie moet ook andere relevante informatie omvatten waarmee de efficiëntie van de schepen kan worden vastgesteld of waarmee de bepalende factoren voor de ontwikkeling van emissies verder kunnen worden geanalyseerd, en tegelijk het vertrouwelijke karakter van commerciële of industriële informatie kan worden gewaarborgd. Dit toepassingsgebied brengt het MRV-systeem van de Unie in lijn met internationale initiatieven voor de invoering van efficiëntienormen voor bestaande schepen, die tevens operationele maatregelen omvatten, en draagt bij aan het wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie.

(19) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en scheepsexploitanten te minimaliseren, in het bijzonder voor kleine en middelgrote ondernemingen, en om de kosten/batenverhouding van het MRV te optimaliseren zonder de doelstelling om een groot deel van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer te regelen, in gevaar te brengen, moeten de regels voor MRV alleen van toepassing zijn op grote uitstoters. Er is na een gedetailleerde objectieve analyse van de omvang en emissies van schepen vanuit en naar Unie-havens gekozen voor een drempel van 5 000 bruto ton (GT). Ongeveer 55 % van het aantal schepen dat Unie-havens aandoet, zijn schepen van 5 000 GT en meer, die ongeveer 90 % van de betreffende emissies vertegenwoordigen. Met deze non-discriminatoire maatregel wordt ervoor gezorgd dat de belangrijkste uitstoters onder de verordening vallen. Een lagere drempel leidt tot hogere administratieve lasten, terwijl een hogere drempel de dekking van de emissies zou beperken en derhalve ook de effectiviteit van het MRV-systeem voor het milieu.

(20) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en scheepsexploitanten verder te beperken, richten de monitoringregels zich op CO_2 als het meest relevante broeikasgas uitgestoten door het maritiem vervoer.

(21) De regels moeten rekening houden met de bestaande eisen en gegevens die al op schepen beschikbaar zijn; om die reden moet aan maatschappijen de mogelijkheid worden geboden om één van de volgende vier monitoring-methoden te kiezen: het gebruik van brandstofleveringsnota's, monitoring van de brandstoftank aan boord, stroommeters voor de toepasselijke verbrandingsprocessen of directe emissiemetingen. In een voor ieder schip specifiek monitoringplan moet de gemaakte keuze worden vastgelegd; het plan moet nadere gegevens verstrekken over de toepassing van de geselecteerde methode.

(22) Maatschappijen die verantwoordelijk zijn voor een volledige rapportageperiode van een schip dat scheepvaartacti-viteiten uitvoert, moeten verantwoordelijk worden geacht voor de naleving van alle monitoring- en rapportagever-plichtingen gedurende die rapportageperiode, met inbegrip van de indiening van een naar behoren geverifieerd emissierapport. Bij een verandering van maatschappij is de nieuwe maatschappij alleen verantwoordelijk voor naleving van de monitoring- en rapportageverplichtingen betreffende de rapportageperiode gedurende welke de verandering van maatschappij is opgetreden. Om de naleving van deze vereisten makkelijker te maken, moet de nieuwe maatschappij een kopie ontvangen van het meest recente monitoringplan en, indien van toepassing, een conformiteitsdocument.

(23) Op dit moment vallen andere broeikasgassen, klimaatbeïnvloeders en luchtvervuilers niet onder het MRV-systeem van de Unie om te voorkomen dat de installatie van niet voldoende betrouwbare of in de handel beschikbare meetapparatuur kan worden geëist, hetgeen de invoering van het MRV-systeem in de Unie zou kunnen hinderen.

(24) Krachtens het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van de IMO (MARPOL) worden de EEDI voor nieuwe schepen, alsmede het gebruik van de SEEMP's binnen de bestaande vloot verplicht gesteld.

(25) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en scheepsexploitanten te beperken, moet de rapportage en publicatie van gerapporteerde informatie jaarlijks worden verzorgd. Als de publicatie van emissies, brandstofverbruik en efficiëntie gerelateerde informatie wordt beperkt tot jaarlijkse gemiddelden en geaggregeerde cijfers, moeten vertrouwelijkheidskwesties worden aangepakt. Om ervoor te zorgen dat de bescherming van de legitieme economische belangen die hoger worden geacht dan het openbaar belang van openbaarmaking niet in het gedrang komt, moeten de gegevens in uitzonderlijke gevallen op verzoek van de maatschappij op een ander niveau worden geaggregeerd. De aan de Commissie gerapporteerde gegevens moeten worden opgenomen in statistieken voor zover die gegevens relevant zijn voor de ontwikkeling, productie en verspreiding van Europese statistieken in overeenstemming met Besluit 2012/504/EU van de Commissie ([1]).

(26) Verificatie door geaccrediteerde verificateurs moet ervoor zorgen dat monitoringplannen en emissieverslagen correct zijn en voldoen aan de in deze verordening gestelde eisen. Als belangrijk element voor de vereenvoudiging van de verificatie, moeten verificateurs de betrouwbaarheid van de gegevens controleren door gerapporteerde gegevens te vergelijken met geraamde gegevens die gebaseerd zijn op de traceergegevens en kenmerken van het schip. Dergelijke ramingen kunnen worden verstrekt door de Commissie. Teneinde de onpartijdigheid te waarborgen, moeten verificateurs onafhankelijke en bevoegde personen of juridische entiteiten zijn, geaccrediteerd door nationale accrediteringsinstanties die zijn opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([2]).

(27) Een conformiteitsdocument dat wordt verstrekt door een verificateur moet aan boord van schepen worden bewaard om aan te tonen dat aan de verplichtingen voor monitoring, rapportage en verificatie is voldaan. Verificateurs dienen de Commissie te informeren over de afgifte van dergelijke documenten.

(28) Op basis van ervaring met soortgelijke taken betreffende maritieme veiligheid, zou het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) binnen het kader van zijn mandaat de Commissie kunnen ondersteunen bij de uitvoering van bepaalde taken.

(29) De handhaving van de verplichtingen betreffende het MRV-systeem moet worden gebaseerd op bestaande instrumenten, namelijk degene die zijn vastgesteld krachtens Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) en Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]), en op informatie betreffende de afgifte van conformiteitsdocumenten. Het document waarin de naleving door het schip van de monitoring- en rapportageverplichtingen wordt bevestigd, moet worden toegevoegd aan de lijst met certificaten en documenten waarnaar wordt verwezen in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG.

(30) De lidstaten moeten zich beijveren om de schepen die havens onder hun jurisdictie aandoen en waarvoor bepaalde voorgeschreven gegevens met betrekking tot het conformiteitsdocument niet beschikbaar zijn, te inspecteren.

(31) Niet-naleving van de bepalingen van deze verordening dient tot de toepassing van sancties te leiden. De lidstaten moeten voorschriften vaststellen inzake die sancties. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

(32) Indien schepen gedurende twee of meer opeenvolgende rapportageperiodes niet aan de monitoring- en rapportagevoorschriften hebben voldaan en andere maatregelen ter waarborging van de handhaving hebben gefaald, is het passend in de mogelijkheid van verwijdering te voorzien. Een dergelijke maatregel moet zodanig worden toegepast dat de situatie van non-conformiteit binnen een redelijke tijdsperiode kan worden hersteld.

(33) Lidstaten die op hun grondgebied geen zeehavens hebben, noch schepen die onder hun vlag varen en binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, of die hun nationaal scheepsregister hebben gesloten, moet zolang geen enkel dergelijk schip onder hun vlag vaart de mogelijkheid worden geboden af te wijken van de bepalingen van deze verordening betreffende sancties.

([1]) Besluit 2012/504/EU van de Commissie van 17 september 2012 betreffende Eurostat (PB L 251 van 18.9.2012, blz. 49).
([2]) Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).
([3]) Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).
([4]) Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132).

(34) Het MRV-systeem van de Unie moet dienen als model voor de invoering van een wereldwijd MRV-systeem. Een wereldwijd MRV-systeem verdient de voorkeur, aangezien het als doeltreffender kan worden beschouwd vanwege het ruimere toepassingsgebied ervan. In dit verband, en teneinde de ontwikkeling te faciliteren van internationale regels binnen de IMO voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer, moet de Commissie relevante informatie over de tenuitvoerlegging van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen worden ingediend bij de IMO. Wanneer er overeenstemming is bereikt over een wereldwijd MRV-systeem, moet de Commissie het MRV-systeem van de Unie evalueren om het in overeenstemming te brengen met het wereldwijde MRV-systeem.

(35) Teneinde met de relevante internationale regels en internationale en Europese normen, alsmede met de technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen rekening te houden, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de evaluatie van bepaalde technische aspecten van de monitoring en rapportage van CO_2-emissies van schepen en de nadere regels voor de verificatie van activiteiten en de methoden voor accreditatie van verificateurs. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

(36) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor het gebruik van standaard templates voor de monitoring van CO_2-emissies en andere relevante informatie, voor het gebruik van geautomatiseerde systemen en standaard elektronische templates voor de coherente rapportage van CO_2-emissies en andere relevante informatie aan de Commissie en de betrokken autoriteiten van de vlaggenstaten, alsmede met het oog op het bepalen van technische voorschriften tot nadere bepaling van de toepasselijke parameters voor elke van de andere scheepscategorieën dan passagiersschepen, roroschepen en containerschepen en voor het herzien van die parameters, moet aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

(37) Daar de doelstelling van deze verordening, met name de monitoring, rapportage en verificatie van CO_2-emissies van schepen als de eerste stap in een gefaseerde aanpak ter vermindering van broeikasgasemissies, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt gezien de internationale aard van het maritiem vervoer en kan derhalve, vanwege de omvang en effecten ervan, beter op Unie niveau worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

(38) De regels tot vaststelling van het MRV-systeem moeten voldoen aan Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]) en aan Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad ([3]).

(39) Deze verordening dient op 1 juli 2015 in werking te treden opdat de lidstaten en de relevante belanghebbenden voldoende tijd hebben voor het nemen van de maatregelen die nodig zijn voor de effectieve toepassing ervan voordat op 1 januari 2018 de eerste verslagperiode begint,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies (CO_2-emissies) en van andere relevante informatie van schepen die aankomen in, zich bevinden binnen of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, teneinde op kosteneffectieve wijze de vermindering van CO_2-emissies door maritiem vervoer te bevorderen.

([1]) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

([2]) Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31).

([3]) Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op de CO_2-emissies door schepen met een brutotonnage van meer dan 5 000 tijdens de reis van hun laatste aanloophaven naar een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, van een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat naar de volgende aanloophaven, en binnen aanloophavens onder de jurisdictie van een lidstaat.

2. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, schepen die vis vangen of vis verwerken, houten schepen met een primitieve bouw, schepen die niet mechanisch worden aangedreven of overheidsschepen die voor niet-commerciële doelen worden gebruikt.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

a) „CO_2-emissies": de uitstoot van CO_2 in de atmosfeer door schepen;

b) „aanloophaven": de haven waar een schip stopt om vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen; zijn bijgevolg uitgesloten, stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het tanken, het inslaan van voorraden, het aflossen van de bemanning, het indokken of het verrichten van herstellingen aan het schip en/of de uitrusting ervan, stops in een haven omdat het schip bijstand nodig heeft of in nood is, buiten een haven verrichte schip-tot-schiptransfers, en stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het schuilen bij noodweer of die noodzakelijk zijn voor opsporings- en reddingsactiviteiten;

c) „reis": een beweging van een schip dat vertrekt uit of aankomt in een aanloophaven en dat dient voor commercieel passagiers- of vrachtvervoer;

d) „maatschappij": de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de scheepseigenaar;

e) „brutotonnage" (GT): de brutotonnage die is berekend overeenkomstig de voorschriften voor tonnagemeting als neergelegd in bijlage I bij het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in London op 23 juni 1969, of daaropvolgende overeenkomsten;

f) „verificateur": een juridische entiteit die verificatieactiviteiten uitvoert en die is geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 en deze verordening;

g) „verificatie": de activiteiten die door een verificateur worden uitgevoerd voor het beoordelen van de conformiteit van de door de maatschappij overgelegde documenten met de voorschriften van deze verordening;

h) „conformiteitsdocument": een voor een schip specifiek document dat door een verificateur aan een maatschappij wordt afgegeven, waarin voor een specifieke verslagperiode wordt bevestigd dat dat schip aan de voorschriften van deze verordening voldoet;

i) „andere relevante informatie": informatie die betrekking heeft op CO_2-emissies afkomstig van het brandstofverbruik, op de vervoerswerkzaamheden en op de energie-efficiëntie van schepen, die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;

j) „emissiefactor": de gemiddelde uitstoot van een broeikasgas gerelateerd aan de activiteitengegevens van een bronstroom, aangenomen dat sprake is van volledige oxidatie bij verbranding en volledige conversie bij alle andere chemische reacties;

k) „onzekerheid": een parameter, gerelateerd aan het resultaat van de bepaling van een grootheid, die de spreiding karakteriseert van de waarden welke redelijkerwijs kunnen worden toegekend aan die bepaalde grootheid met inbegrip van de effecten van zowel systematische als toevalsfactoren, uitgedrukt als een percentage, en die een betrouwbaarheidsinterval rond de gemiddelde waarde beschrijft dat 95 % van de geschatte waarden omvat, rekening houdend met de eventuele asymmetrie van de verdeling van die waarden;

l) „conservatief": gebaseerd op een nader omschreven reeks aannames die garanderen dat de jaarlijkse emissies niet worden onderschat of de tonkilometers overschat;

m) „verslagperiode": één kalenderjaar waarbinnen de CO_2-emissies moeten worden gemonitord en gerapporteerd. Voor reizen waarvan de aanvang en het einde niet in hetzelfde kalenderjaar vallen, worden de monitoring- en rapportagegegevens geregistreerd onder het eerste betrokken kalenderjaar;

n) „schip op zijn ligplaats": een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet betrokken is bij vrachtafhandeling;

o) „ijsklasse": de notatie die door de bevoegde nationale instanties van de vlaggenstaat of door een door die staat erkende organisatie is toegekend aan het schip, waaruit blijkt dat het schip is ontworpen voor het varen in zee-ijs.

HOOFDSTUK II

MONITORING EN RAPPORTAGE

AFDELING 1

Beginselen en methoden voor monitoring en rapportage

Artikel 4

Algemene beginselen voor monitoring en rapportage

1. Overeenkomstig de artikelen 8 tot en met 12, monitoren en rapporteren de maatschappijen, voor elk van hun schepen, de relevante parameters gedurende een verslagperiode. Zij voeren deze monitoring en rapportage uit binnen alle havens onder de jurisdictie van een lidstaat en voor reizen naar of uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

2. De monitoring en rapportage zijn volledig en omvatten CO_2-emissies afkomstig van de verbranding van brandstoffen, zowel wanneer het schip op zee is als wanneer het aangemeerd ligt. De maatschappijen nemen passende maatregelen ter voorkoming van lacunes in de gegevens tijdens de verslagperiode.

3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De maatschappijen gebruiken daartoe dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van door de verificateur beoordeelde wijzigingen.

4. De maatschappijen verkrijgen, noteren, verzamelen, analyseren en documenteren monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitengegevens, op transparante wijze, zodat de verificateur kan reproduceren hoe de CO_2-emissies werden vastgesteld.

5. De maatschappijen zorgen ervoor dat de vaststelling van de CO_2-emissies niet stelselmatig of opzettelijk onnauwkeurig worden vastgesteld. Zij identificeren en reduceren eventuele bronnen van onnauwkeurigheden.

6. De maatschappijen zorgen ervoor dat de integriteit van de te monitoren en rapporteren CO_2-emissiegegevens op een redelijke manier is gewaarborgd.

7. De maatschappijen nemen in hun latere monitoring en rapportage de aanbevelingen mee die worden gedaan in de overeenkomstig artikel 13, lid 3 of 4, opgestelde verificatieverslagen.

Artikel 5

Methoden voor de monitoring van CO_2-emissies en andere relevante informatie

1. Voor de toepassing van artikel 4, leden 1, 2 en 3, stellen de maatschappijen, voor elk van hun schepen, overeenkomstig een van de in bijlage I opgenomen methoden de CO_2-emissies vast, en monitoren zij andere relevante informatie overeenkomstig de regels in bijlage II of vastgesteld krachtens die bijlage.

2. De Commissie is bevoegd om, overeenkomstig artikel 23, gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de methoden in bijlage I en de regels in bijlage II, teneinde rekening te houden met relevante internationale regels en internationale en Europese normen. De Commissie is tevens bevoegd om overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlagen I en II teneinde de daarin beschreven onderdelen van de monitoringmethoden te verfijnen in het licht van de technologische en wetenschappelijke vooruitgang.

AFDELING 2

Monitoringplan

Artikel 6

Inhoud en indiening van het monitoringplan

1. Uiterlijk 31 augustus 2017 dienen de maatschappijen, voor elk van hun schepen, bij de verificateurs een monitoringplan in waarin wordt vermeld welke methode is gekozen voor de monitoring en rapportage van CO_2-emissies en andere relevante informatie.

2. Onverminderd lid 1 dient de maatschappij voor schepen die na 31 augustus 2017 voor het eerst binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, onverwijld en niet later dan twee maanden nadat elk schip de eerste haven onder de jurisdictie van een lidstaat heeft aangedaan, een monitoringplan in bij de verificateur.

3. Het monitoringplan omvat volledige en transparante documentatie over de monitoringmethode voor het betrokken schip en bevat ten minste de volgende elementen:

a) de identificatie van en het type schip, waaronder de naam van het schip, het identificatienummer van het schip bij de IMO, de registratie- of thuishaven van het schip en de naam van de scheepseigenaar;

b) de naam van de maatschappij, evenals het adres, telefoonnummer en het e-mailadres van een contactpersoon;

c) een beschrijving van de volgende CO_2-emissiebronnen aan boord van het schip: hoofdmotoren, hulpmotoren, gasturbines, boilers, generatoren van inerte gassen en de gebruikte brandstoftypen;

d) een beschrijving van de procedures, systemen en verantwoordelijkheden die worden gebruikt voor het actualiseren van de lijst van CO_2-emissiebronnen gedurende de verslagperiode;

e) een beschrijving van de procedures voor het monitoren van de volledigheid van de lijst van reizen;

f) een beschrijving van de procedures voor het monitoren van het brandstofverbruik van het schip, waaronder:

   i) de uit bijlage I gekozen methode voor het berekenen van het brandstofverbruik van elke CO_2-emissiebron, met inbegrip van, in voorkomend geval, een beschrijving van de gebruikte meetapparatuur;

   ii) de procedures voor het meten van de hoeveelheid getankte brandstof en de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks, alsmede een beschrijving van de gebruikte meetapparatuur en, indien van toepassing, de procedures voor registratie, retrieval, overdracht en opslag van de informatie betreffende de metingen;

   iii) de gekozen methode voor het bepalen van de dichtheid, in voorkomend geval;

   iv) een procedure die garandeert dat de totale aan de brandstofmetingen verbonden onzekerheid strookt met de voorschriften van deze verordening, waar mogelijk onder verwijzing naar de nationale wetgeving, clausules in klantencontracten of door de brandstofleveranciers gehanteerde nauwkeurigheidsnormen;

g) de afzonderlijke emissiefactoren voor ieder brandstoftype, of in het geval van alternatieve brandstoffen, de methoden voor het bepalen van de emissiefactoren, met inbegrip van de bemonsteringmethode, analysemethoden en een beschrijving van de ingeschakelde laboratoria, met de ISO 17025-accreditatie van die laboratoria, indien van toepassing;

h) een beschrijving van de procedures voor het vaststellen van de activiteitengegevens per reis, waaronder:

   i) de procedures, verantwoordelijkheden en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de afstand;

   ii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de vervoerde vracht en het aantal passagiers, waar van toepassing;

   iii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de op zee doorgebrachte tijd tussen de vertrek- en de aankomsthaven;

i) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen;

j) een revisiestaat voor het noteren van alle details betreffende verrichte revisies.

4. Het monitoringplan kan tevens informatie over de ijsklasse van het schip bevatten en/of de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de afstand en de tijd gedurende welke het schip op zee door ijs is gevaren.

5. De maatschappijen maken gebruik van op templates gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. Die templates, met inbegrip van de technische regels voor de eenvormige toepassing ervan, worden door de Commissie vastgesteld door middel van uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.

Artikel 7

Wijzigingen van het monitoringplan

1. De maatschappijen controleren regelmatig en ten minste jaarlijks of het monitoringplan van een schip de aard en functie van het schip weerspiegelt en of de monitoringmethode kan worden verbeterd.

2. In de onder a) tot en met e) beschreven situaties wordt het monitoringplan door de maatschappij gewijzigd:

a) indien het schip van maatschappij verandert;

b) indien er nieuwe CO_2-emissies ontstaan als gevolg van nieuwe emissiebronnen of als gevolg van het gebruik van nieuwe brandstoffen die nog niet in het monitoringplan zijn opgenomen;

c) indien de beschikbaarheid van gegevens is gewijzigd, als gevolg van het gebruik van nieuwe typen meetapparatuur, nieuwe bemonsteringsmethoden of analysemethoden, of om andere redenen, en dit de nauwkeurigheid bij de vaststelling van CO_2-emissies kan beïnvloeden;

d) indien gegevens die voortvloeien uit de toegepaste monitoringmethode onjuist blijken te zijn;

e) indien een onderdeel van het monitoringplan wordt aangemerkt als niet conform met de voorschriften van deze verordening en de maatschappij het moet wijzigen, overeenkomstig artikel 13, lid 1.

3. De maatschappijen brengen eventuele voorstellen voor de wijziging van het monitoringplan onverwijld ter kennis van de verificateurs.

4. Wijzigingen in het monitoringplan als bedoeld in lid 2, onder b), c) en d), van dit artikel worden door de verificateur beoordeeld, overeenkomstig artikel 13, lid 1. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform zijn.

AFDELING 3

Monitoring van CO_2-emissies en andere relevante informatie

Artikel 8

Monitoring van activiteiten binnen een verslagperiode

De maatschappijen monitoren vanaf 1 januari 2018, op basis van het overeenkomstig artikel 13, lid 1, beoordeelde monitoringplan, voor elk schip de CO_2-emissies per reis en op jaarlijkse basis door het toepassen van een geschikte methode voor het vaststellen van de CO_2-emissies — gekozen uit de in deel B van bijlage I opgenomen methoden — en door het berekenen van de CO_2-emissies overeenkomstig deel A van bijlage I.

Artikel 9

Monitoring per reis

1. De maatschappijen monitoren, op basis van het overeenkomstig artikel 13, lid 1, beoordeelde monitoringplan en overeenkomstig deel A van bijlage I en deel A van bijlage II, voor elk schip dat aankomt in of vertrekt uit, en voor elke reis vanuit of naar, een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, de volgende parameters:

a) vertrek- en aankomsthaven, inclusief de datum en het tijdstip van vertrek en van aankomst;

b) totale hoeveelheid en emissiefactor voor elk verbruikt type brandstof;

c) CO_2-emissies;

d) afgelegde afstand;

e) op zee doorgebrachte tijd;

f) vervoerde vracht;

g) vervoerswerkzaamheden.

Waar van toepassing kunnen de maatschappijen ook informatie over de ijsklasse van het schip en over het varen door ijs monitoren.

2. In afwijking van lid 1 van dit artikel en onverminderd artikel 10 wordt een maatschappij vrijgesteld van de verplichting om met betrekking tot een bepaald schip per reis de informatie als bedoeld in lid 1 van dit artikel te monitoren, indien:

a) alle reizen die het schip tijdens de verslagperiode maakt, beginnen vanuit of eindigen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en

b) het schip gedurende de verslagperiode volgens zijn schema meer dan 300 reizen aflegt.

Artikel 10

Monitoring op jaarbasis

Maatschappijen monitoren op basis van het overeenkomstig artikel 13, lid 1, beoordeelde monitoringplan voor elk schip en voor elk kalenderjaar de volgende parameters, overeenkomstig deel A van bijlage I en deel B van bijlage II:

a) totale hoeveelheid en emissiefactor voor elk verbruikte type brandstof;

b) som van de CO_2-emissies die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

c) som van de CO_2-emissies van alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

d) som van de CO_2-emissies van alle reizen die zijn vertrokken uit havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

e) som van de CO_2-emissies van alle reizen naar havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

f) CO_2-emissies binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat op de aanlegplaats;

g) totale afgelegde afstand;

h) totale op zee doorgebrachte tijd;

i) totaal van de vervoerswerkzaamheden;

j) gemiddelde energie-efficiëntie.

Waar van toepassing kunnen de maatschappijen informatie over de ijsklasse en over het varen door ijs monitoren.

De maatschappijen kunnen eveneens de hoeveelheid verbruikte brandstof en CO_2-emissie monitoren en daarbij differentiëren volgens andere in het monitoringplan vastgelegde criteria.

AFDELING 4

Rapportage

Artikel 11

Inhoud van het emissieverslag

1. Vanaf 2019 dienen de maatschappijen uiterlijk op 30 april van elk jaar bij de Commissie en de autoriteiten van de betreffende vlaggenstaten voor elk schip dat onder de verantwoordelijkheid van een maatschappij valt een emissieverslag in dat betrekking heeft op de CO_2-emissies en andere relevante informatie voor de gehele verslagperiode, en dat als bevredigend is beoordeeld door een verificateur overeenkomstig artikel 13.

2. Wanneer een schip van maatschappij wisselt, zorgt de nieuwe maatschappij ervoor dat elk schip waarvoor het verantwoordelijk is, voldoet aan de voorschriften van deze verordening tijdens de volledige verslagperiode waarin het de verantwoordelijkheid voor het betreffende schip overneemt.

3. Maatschappijen nemen in het emissieverslag de volgende informatie op:

a) gegevens ter identificatie van het schip en de maatschappij, waaronder:

   i) naam van het schip;

   ii) IMO-identificatienummer;

   iii) registratie- of thuishaven;

   iv) ijsklasse van het schip, indien deze is vermeld in het monitoringplan;

   v) technische efficiëntie van het schip (in voorkomend geval de „Energy Efficiency Design Index" (EEDI) of de „Estimated Index Value" (EVI) in overeenstemming met IMO-resolutie MEPC.215 (63));

   vi) naam van de scheepseigenaar;

   vii) adres van de scheepseigenaar en zijn hoofdvestiging;

viii) naam van de maatschappij (wanneer dat niet de scheepseigenaar is);

ix) adres van de maatschappij (wanneer dat niet de scheepseigenaar is) en de hoofdvestiging ervan;

x) adres, telefoonnummer en e-mailadres van een contactpersoon;

b) de identiteit van de verificateur die het emissieverslag heeft beoordeeld;

c) informatie over de toegepaste monitoringmethode en het bijbehorende percentage van onzekerheid;

d) de resultaten van de jaarlijkse monitoring van de parameters in overeenstemming met artikel 10.

Artikel 12

Formaat van het emissieverslag

1. Het emissieverslag wordt ingediend door middel van geautomatiseerde systemen en gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van elektronische templates.

2. De Commissie stelt, door middel van uitvoeringshandelingen de technische regels vast voor het opstellen van de gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van de elektronische templates. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 24, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK III

VERIFICATIE EN ACCREDITATIE

Artikel 13

Omvang van de verificatieactiviteiten en verificatieverslag

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan voldoet aan de voorschriften van de artikelen 6 en 7. Wanneer bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden geconstateerd, wordt het monitoringplan op die punten door de betrokken maatschappij herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

2. De verificateur beoordeelt of het emissieverslag voldoet aan de voorschriften in de artikelen 8 tot en met 12 en in de bijlagen I en II.

De verificateur beoordeelt met name of de CO_2-emissies en andere relevante informatie in het emissieverslag zijn vastgesteld overeenkomstig de artikelen 8, 9 en 10 en het monitoringplan.

3. Wanneer in de verificatiebeoordeling met een redelijke mate van zekerheid door de verificateur wordt geconcludeerd dat het emissieverslag geen materiële onjuistheden bevat, brengt de verificateur een verificatieverslag uit waarin wordt vermeld dat het emissieverslag na verificatie als bevredigend wordt aangemerkt. In het verificatieverslag worden alle kwesties vermeld die betrekking hebben op de door de verificateur uitgevoerde werkzaamheden.

4. Wanneer in de verificatiebeoordeling wordt geconcludeerd dat het emissieverslag onjuistheden bevat of non-conformiteiten met de voorschriften van deze verordening, brengt de verificateur de maatschappij hiervan tijdig op de hoogte. De maatschappij corrigeert in dit geval de eventuele onjuistheden of de non-conformiteiten met het oog op het tijdig voltooien van het verificatieproces en legt het herziene emissieverslag en eventuele andere informatie die nodig is voor het corrigeren van de vastgestelde non-conformiteiten voor aan de verificateur. In zijn verificatieverslag vermeldt de verificateur of de onjuistheden of non-conformiteiten die tijdens de verificatiebeoordeling zijn geconstateerd door de maatschappij zijn gecorrigeerd. Wanneer de meegedeelde onjuistheden of non-conformiteiten niet zijn gecorrigeerd en afzonderlijk of gezamenlijk leiden tot materiële onjuistheden, brengt de verificateur een verificatieverslag uit waarin staat dat het emissieverslag niet voldoet aan deze verordening.

Artikel 14

Algemene verplichtingen en beginselen voor de verificateurs

1. De verificateur is onafhankelijk van de maatschappij of van de exploitant van een schip en voert de onder deze verordening vereiste activiteiten uit in het openbaar belang. Om die reden mogen noch de verificateur, noch onderdelen van dezelfde juridische entiteit, een maatschappij of scheepsexploitant, de eigenaar van een maatschappij of deel van een maatschappij zijn noch heeft de verificateur relaties met de maatschappij die zijn onafhankelijkheid en onpartijdigheid kunnen beïnvloeden.

2. Bij de verificatie van het emissieverslag en de door de maatschappij toegepaste monitoringprocedures, beoordeelt de verificateur de betrouwbaarheid, geloofwaardigheid en nauwkeurigheid van de monitoringsystemen en van de gerapporteerde gegevens en informatie betreffende CO_2-emissies, in het bijzonder:

a) de vermelding van het brandstofverbruik voor reizen;

b) de gerapporteerde gegevens inzake brandstofverbruik en de daarmee verband houdende metingen en berekeningen;

c) de keuze en het gebruik van emissiefactoren;

d) de berekeningen voor het vaststellen van de totale CO_2-emissies, en

e) de berekeningen voor het vaststellen van de energie-efficiëntie.

3. De verificateur neemt de overeenkomstig artikel 12 ingediende emissieverslagen alleen in overweging indien betrouwbare en geloofwaardige gegevens en informatie het mogelijk maken de CO_2-emissies met een redelijke mate van zekerheid te bepalen en mits het volgende gewaarborgd is:

a) de gerapporteerde gegevens zijn consistent met de geraamde gegevens die gebaseerd zijn op de opsporingsgegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen;

b) de gerapporteerde gegevens bevatten geen non-conformiteiten in het bijzonder bij de vergelijking van de totale jaarlijks voor elk schip aangeschafte hoeveelheid brandstof met het totale brandstofverbruik tijdens reizen;

c) de gegevens zijn in overeenstemming met de toepasselijke regels verzameld, en

d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig en consistent.

Artikel 15

Verificatieprocedures

1. De verificateur detecteert mogelijke risico's in verband met het monitoring- en rapportageproces door gerapporteerde CO_2-emissies te vergelijken met geraamde gegevens die zijn gebaseerd op de traceergegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen. Wanneer er aanmerkelijke afwijkingen worden gevonden, voert de verificateur nadere analyses uit.

2. De verificateur detecteert mogelijke risico's die verband houden met de verschillende berekeningsstappen door alle gebruikte gegevensbronnen en methoden te beoordelen.

3. De verificateur houdt rekening met eventuele risicobeheersingsmethoden die de maatschappij heeft toegepast teneinde het niveau van onzekerheid in verband met de nauwkeurigheid die specifiek is voor de gebruikte monitoringsmethoden te verminderen.

4. De maatschappij verstrekt de verificateur de nodige aanvullende informatie die hem in staat stelt de verificatieprocedures uit te voeren. De verificateur kan tijdens het verificatieproces steekproeven uitvoeren teneinde de betrouwbaarheid van de gerapporteerde gegevens en informatie te bepalen.

5. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het bepalen van nadere regels voor de in deze verordening bedoelde verificatieactiviteiten. Bij de vaststelling van die gedelegeerde handelingen houdt de Commissie rekening met de elementen in deel A van bijlage III. De in die gedelegeerde handelingen bepaalde regels zijn gebaseerd op de verificatiebeginselen van artikel 14 en op de toepasselijke internationaal geaccepteerde normen.

Artikel 16

Accreditatie van verificateurs

1. Verificateurs die de monitoringplannen en de emissieverslagen beoordelen en de in deze verordening bedoelde conformiteitsverslagen en -documenten afgeven, worden door een krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 nationale accreditatie-instantie geaccrediteerd voor activiteiten die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

2. Indien er in deze verordening geen specifieke bepalingen betreffende de accreditatie zijn vastgesteld, zijn de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. 765/2008 van toepassing.

3. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de accreditatiemethoden voor verificateurs nader te bepalen. De Commissie houdt bij de vaststelling van deze handelingen rekening met de elementen in deel B van bijlage III. De in die gedelegeerde handelingen bepaalde methoden zijn gebaseerd op de verificatiebeginselen van artikel 14 en op de toepasselijke internationaal geaccepteerde normen.

HOOFDSTUK IV

CONFORMITEIT EN BEKENDMAKING VAN INFORMATIE

Artikel 17

Conformiteitsdocument

1. Wanneer het emissieverslag voldoet aan de voorschriften vermeld in artikel 11 tot en met 15 en deze in de bijlagen I en II, verstrekt de verificateur, op basis van het verificatieverslag, een conformiteitsdocument voor het betrokken schip.

2. Het conformiteitsdocument bevat de volgende gegevens:

a) identiteit van het schip (naam, IMO-identificatienummer en registratie- of thuishaven);

b) naam, adres en hoofdvestiging van de scheepseigenaar;

c) identiteit van de verificateur;

d) afgiftedatum van het conformiteitsdocument, zijn geldigheidsduur en de verslagperiode waarop het betrekking heeft.

3. Conformiteitsdocumenten zijn geldig gedurende de periode van 18 maanden na afloop van de verslagperiode.

4. De verificateur informeert de Commissie en de autoriteiten van de vlaggenstaat onverwijld van de afgifte van een conformiteitsdocument. De verificateur draagt de in lid 2 bedoelde gegevens over via geautomatiseerde systemen en gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van elektronische templates.

5. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de technische regels vast voor de gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van de elektronische templates. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 24, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 18

Verplichting een geldig conformiteitsdocument aan boord te hebben

Uiterlijk op 30 juni van het jaar dat volgt op het einde van een verslagperiode hebben de schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en die gedurende die verslagperiode reizen hebben gemaakt, aan boord een geldig conformiteitsdocument.

Artikel 19

Naleving van de monitoring- en rapportagevoorschriften en inspecties

1. Op basis van de in overeenstemming met artikel 21, lid 1, bekendgemaakte informatie nemen alle lidstaten de maatregelen die noodzakelijk zijn opdat de in de artikelen 8 tot en met 12 bedoelde monitoring- en rapportagevoorschriften worden nageleefd door de schepen die hun vlag voeren. De lidstaten beschouwen het feit dat voor het betrokken schip overeenkomstig artikel 17, lid 4, een conformiteitsdocument is afgegeven, als het bewijs van die naleving.

2. Elke lidstaat zorgt ervoor dat bij elke inspectie van een schip in een haven onder zijn jurisdictie en die wordt uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG tevens wordt nagegaan of een geldig conformiteitsdocument aan boord wordt meegevoerd.

3. Voor elk schip waarvoor de informatie als bedoeld in artikel 21, lid 2, onder i) en j), niet beschikbaar is op het moment dat het een haven onder jurisdictie van een lidstaat aandoet, kan de betrokken lidstaat nagaan of er een geldig conformiteitsdocument aan boord is.

Artikel 20

Straffen, uitwisseling van informatie en verwijderingsbevel

1. De lidstaten voorzien in een sanctiesysteem voor niet-naleving van de in de artikelen 8 tot en met 12 vastgestelde monitoring- en rapportage verplichtingen en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden opgelegd. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en ontmoedigend. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk 1 juli 2017 in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.

2. De lidstaten zorgen voor een doeltreffende informatie-uitwisseling en samenwerking tussen hun nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de naleving van de monitoring- en rapportageverplichtingen of, in voorkomend geval, de instanties die belast zijn met de sanctieprocedures. Nationale sanctieprocedures die door een lidstaat tegen een nader omschreven schip zijn ingesteld, worden gemeld aan de Commissie, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), de overige lidstaten en de betreffende vlaggenstaat.

3. Wanneer schepen gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperiodes niet hebben voldaan aan de monitoring- en rapportagevoorschriften en andere handhavingsmaatregelen er niet toe hebben geleid dat die voorschriften worden nageleefd, kan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de aanloophaven een verwijderingsbevel afgeven dat zal worden gemeld aan de Commissie, EMSA, de overige lidstaten en de betrokken vlaggenstaat. Als gevolg van de afgifte van dat verwijderingsbevel weigert elke lidstaat het betrokken schip de toegang tot zijn havens, totdat de maatschappij overeenkomstig de artikelen 11 en 18 voldoet aan de monitoring- en rapportageverplichtingen. Het voldoen aan die verplichtingen wordt bevestigd door de kennisgeving van een geldig conformiteitsdocument aan de bevoegde nationale autoriteit die het verwijderingsbevel heeft afgegeven. Dit lid laat de internationale maritieme regels die van toepassing zijn op gevallen van schepen in nood onverlet.

4. De scheepseigenaar of de exploitant van een schip of zijn vertegenwoordiger in de lidstaten heeft recht op een doeltreffende voorziening in rechte voor een rechterlijke instantie tegen een verwijderingsbevel en wordt daarover naar behoren geïnformeerd door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de aanloophaven zich bevindt. De lidstaten stellen daartoe passende procedures vast en handhaven deze.

5. Elke lidstaat zonder zeehaven op zijn grondgebied heeft en zijn nationale scheepsregister heeft afgesloten of geen van de schepen die de vlag van die lidstaat voeren binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, en zolang geen binnen het toepassingsgebied vallende schepen de vlag van die lidstaat voeren, kan afwijken van de bepalingen van dit artikel. Elke lidstaat die gebruik wenst te maken van die afwijking, stelt de Commissie daarvan ten laatste op 1 juli 2015 in kennis. Elke latere wijziging wordt eveneens aan de Commissie meegedeeld.

Artikel 21

Bekendmaking van informatie en verslag van de Commissie

1. De Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni de overeenkomstig artikel 11 gerapporteerde informatie over de CO_2-emissies bekend, evenals de informatie als bedoeld in lid 2 van dit artikel.

2. De Commissie neemt de volgende gegevens op in de informatie die wordt bekendgemaakt:

a) de identiteit van het schip (naam, IMO-identificatienummer en registratie- of thuishaven);

b) de technische efficiëntie van het schip (EEDI of EVI, indien van toepassing);

c) de jaarlijkse CO_2-emissies;

d) het totale jaarlijkse brandstofverbruik tijdens reizen;

e) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de CO_2-emissies per afgelegde afstand tijdens reizen;

f) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de CO_2-emissies per afgelegde afstand en vervoerde vracht tijdens reizen;

g) de totale jaarlijks op zee doorgebrachte tijd tijdens reizen;

h) de toegepaste monitoringmethode;

i) de afgifte- en verstrijkingsdatum van het conformiteitsdocument;

j) de identiteit van de verificateur die het emissieverslag heeft beoordeeld;

k) alle eventuele andere informatie die op vrijwillige basis wordt gemonitord en gerapporteerd overeenkomstig artikel 10.

3. Indien bekendmaking van een gegevenscategorie als bedoeld in lid 2 die geen betrekking heeft op CO_2-emissies, wegens specifieke omstandigheden een uitzonderlijke ondermijning zou inhouden van de bescherming van commerciële belangen waarvan het legitieme economische belang primeert boven het openbaar belang van openbaarmaking als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1367/2006 van het Europees Parlement en de Raad [1], wordt op verzoek van de maatschappij, met het oog op de bescherming van die belangen, een ander aggregatieniveau voor die specifieke gegevens toegepast. Wanneer de toepassing van een ander aggregatieniveau niet mogelijk is, maakt de Commissie die gegevens niet bekend.

[1] Verordening (EG) nr. 1367/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 6 september 2006 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Aarhus betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden op de communautaire instellingen en organen (PB L 264 van 25.9.2006, blz. 13).

4. De Commissie publiceert jaarlijks een verslag over de CO_2-emissies door maritiem vervoeren andere relevante informatie, waaronder geaggregeerde en toegelichte resultaten, teneinde het publiek te informeren en een beoordeling van de CO_2-emissies mogelijk te maken alsmede van de energie-efficiëntie van maritiem vervoer per grootte, type schip, activiteit, of iedere andere relevant geachte categorie.

5. De Commissie beoordeelt elke twee jaar de algehele invloed van de sector maritiem vervoer op het wereldwijde klimaat, onder meer aan de hand van gegevens over niet-CO_2-gerelateerde emissies of gevolgen.

6. Binnen het kader van zijn mandaat staat EMSA de Commissie bij in haar werkzaamheden met het oog op de naleving van dit artikel en de artikelen 12 en17 van deze verordening, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

HOOFDSTUK V

INTERNATIONALE SAMENWERKING

Artikel 22

Internationale samenwerking

1. De Commissie informeert de IMO en andere relevante internationale organen regelmatig over de uitvoering van deze verordening, onverminderd de bevoegdheidsverdeling of besluitvormingsprocedures waarin de Verdragen voorzien.

2. De Commissie — en de lidstaten, in voorkomend geval — onderhoudt technische uitwisselingen met derde landen, in het bijzonder over de verdere ontwikkeling van monitoringmethoden, de organisatie van de rapportage en de verificatie van emissieverslagen.

3. Wanneer een internationale overeenkomst betreffende een wereldwijd systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies of betreffende wereldwijde maatregelen ter vermindering van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer wordt bereikt, evalueert de Commissie deze verordening en stelt zij, zo nodig, wijzigingen van deze verordening voor teneinde overeenstemming met die internationale overeenkomst te waarborgen.

HOOFDSTUK VI

GEDELEGEERDE EN UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 23

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden. Het is van bijzonder belang dat de Commissie zoals gebruikelijk deskundigen, onder meer uit de lidstaten, raadpleegt voordat zij deze gedelegeerde handelingen vaststelt.

2. De in artikel 5, lid 2, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 1 juli 2015. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, lid 2, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

([1]) Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

5. Een overeenkomstig artikel 5, lid 2, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 24

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 26 van Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) ingestelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 25

Wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG

Het volgende punt wordt toegevoegd aan de lijst in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG:

„50. Conformiteitsdocument afgegeven krachtens Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (*).

(*) PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55".

Artikel 26

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 juli 2015.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 29 april 2015.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
M. SCHULZ	Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

([1]) Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de unie met betrekking tot klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13).

BIJLAGE I

Methoden voor de monitoring van CO_2-emissies

A. BEREKENING VAN CO_2-EMISSIES (ARTIKEL 9)

Bij de berekening van de CO_2-emissies passen maatschappijen de volgende formule toe:

Brandstofverbruik × emissiefactor

Het brandstofverbruik omvat de brandstof verbruikt door hoofdmotoren, hulpmotoren, gasturbines, boilers en generatoren van inerte gassen.

Het brandstofverbruik binnen havens op de aanlegplaats wordt afzonderlijk berekend.

In beginsel wordt gebruikgemaakt van standaardwaarden voor de emissiefactoren van brandstoffen, tenzij de maatschappij besluit gegevens over de brandstofkwaliteit te gebruiken die zijn opgenomen in de brandstofleveringsnota's (BLN) en die worden gebruikt om aan te tonen dat de toepasselijke regelgeving betreffende zwavelemissies is nageleefd.

Die standaardwaarden voor emissiefactoren zijn gebaseerd op de meest recente waarden van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (Intergovernmental Panel for Climate Change — IPCC). Die waarden kunnen worden afgeleid uit bijlage VI bij Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie ([1]).

Op biobrandstoffen en alternatieve niet-fossiele brandstoffen worden adequate emissiefactoren toegepast.

B. METHODEN VOOR HET VASTSTELLEN VAN CO_2-EMISSIES

De maatschappij bepaalt in het monitoringplan welke monitoringmethode wordt gebruikt om het brandstofverbruik te berekenen voor elk schip onder zijn verantwoordelijkheid en zorgt ervoor dat de gekozen methode consistent wordt toegepast.

Het werkelijke brandstofverbruik voor elke reis wordt gebruikt en berekend met behulp van een van de volgende methoden:

a) bunkerbrandstofleveringsnota (BLN) en periodieke inventarisaties van de brandstoftanks;

b) monitoring van de bunkerbrandstoftanks aan boord;

c) stroommeters voor de toepasselijke verbrandingsprocessen;

d) directe CO_2-emissiemetingen.

Elke combinatie van deze methoden die de verificateur heeft beoordeeld, mag worden gebruikt als dit de algehele nauwkeurigheid van de meting verhoogt.

1. Methode A: BLN en periodieke inventarisaties van brandstoftanks

   Deze methode is gebaseerd op de hoeveelheid en het type brandstof zoals gedefinieerd op de BLN in combinatie met periodieke inventarisaties van de brandstoftanks op basis van de aflezing van de tanks. De brandstof aan het begin van de periode, plus leveringen, min de aan het eind van de periode beschikbare brandstof en de uit de opslag genomen brandstof tussen het begin en het einde van de periode vormen samen de in die periode verbruikte brandstof.

   De periode omvat de tijd tussen het aandoen van twee havens of de in een haven doorgebrachte tijd. Voor de brandstof die in een periode is gebruikt, moeten het brandstoftype en het zwavelgehalte worden gespecificeerd.

   Deze methode wordt niet toegepast wanneer BLN niet beschikbaar zijn aan boord van schepen, in het bijzonder wanneer vracht wordt gebruikt als brandstof, bijvoorbeeld door verdamping van vloeibaar aardgas (LNG).

   Krachtens bestaande voorschriften van bijlage VI bij MARPOL, moet de BLN verplicht gedurende drie jaar na de levering van de brandstof aan boord worden bewaard en moet direct beschikbaar kunnen worden gesteld. De periodieke inventaris van de brandstoftanks aan boord is gebaseerd op de aflezing van de brandstoftanks. Er wordt gebruikgemaakt van tanktabellen bedoeld voor elk type brandstoftank om te bepalen wat de hoeveelheid is ten tijde van de aflezing van de brandstoftank. De onzekerheid in verband met de BLN wordt gespecificeerd in het monitoringplan. De aflezing van de brandstoftank vindt plaats met behulp van geschikte methoden, zoals geautomatiseerde systemen, peilingen en peilinstrumenten. De methode voor het peilen van de tank en de bijbehorende onzekerheid worden gespecificeerd in het monitoringplan.

([1]) Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie van 21 juni 2012 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 181 van 12.7.2012, blz. 30).

Wanneer de hoeveelheid getankte brandstof of de in de tanks resterende hoeveelheid brandstof wordt bepaald in volume-eenheden, uitgedrukt in liters, rekent de maatschappij die hoeveelheid om van volume naar massa aan de hand van de reële dichtheidswaarden. De maatschappij bepaalt de reële dichtheid met behulp van een van de volgende methoden:

a) meetsystemen aan boord van het schip;

b) de dichtheid die door de brandstofleverancier bij het tanken van de brandstof wordt gemeten en op de brandstoffactuur of BLN wordt vastgelegd.

De reële dichtheid wordt uitgedrukt in kg/l en wordt bepaald bij de temperatuur die voor de meting in kwestie relevant is. Wanneer geen reële waarden beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde voor het betreffende brandstoftype toegepast na beoordeling door de verificateur.

2. Methode B: Monitoring van de bunkerbrandstoftanks aan boord

Deze methode is gebaseerd op de aflezing van brandstoftanks voor alle brandstoftanks aan boord. De tanks worden dagelijks afgelezen wanneer het schip op zee is en telkens wanneer het schip brandstof laadt of lost.

De cumulatieve variaties van het niveau in de brandstoftank tussen twee aflezingen vormen de in die periode verbruikte brandstof.

De periode omvat de tijd tussen het aandoen van twee havens of de tijd die in een haven wordt doorgebracht. Voor de brandstof die in een periode is gebruikt, moeten het brandstoftype en het zwavelgehalte worden gespecificeerd.

De aflezing van de brandstoftank vindt plaats met behulp van geschikte methoden, zoals geautomatiseerde systemen, peilingen en peilinstrumenten. De methode voor het peilen van de tank en de bijbehorende onzekerheid worden gespecificeerd in het monitoringplan.

Als de hoeveelheid getankte brandstof of de in de tanks resterende hoeveelheid brandstof wordt bepaald in volume-eenheden, uitgedrukt in liters, rekent de maatschappij die hoeveelheid om van volume naar massa aan de hand van de reële dichtheidswaarden. De maatschappij bepaalt de reële dichtheid met behulp van een van de volgende methoden:

a) meetsystemen aan boord van het schip;

b) de dichtheid die door de brandstofleverancier bij het tanken van de brandstof wordt gemeten en op de brandstoffactuur of BLN wordt vastgelegd;

c) de dichtheid die tijdens een testanalyse in een geaccrediteerd laboratorium voor het testen van brandstof wordt gemeten, indien beschikbaar.

De reële dichtheid wordt uitgedrukt in kg/l en wordt bepaald bij de temperatuur die voor de meting in kwestie relevant is. Wanneer geen reële waarden beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde voor het betreffende brandstoftype toegepast na beoordeling door de verificateur.

3. Methode C: Stroommeters voor toepasselijke verbrandingsprocessen

Deze methode is gebaseerd op de gemeten brandstofstromen aan boord van het schip. De gegevens van alle stroommeters die gekoppeld zijn aan relevante CO_2-emissiebronnen worden gecombineerd om het brandstofverbruik voor een specifieke periode te bepalen.

De periode omvat de tijd tussen het aandoen van twee havens of de tijd die in een haven wordt doorgebracht. Voor de brandstof die in een periode is gebruikt, moeten het brandstoftype en het zwavelgehalte worden gemonitord.

De toegepaste calibratiemethoden en de bij de stroommeters behorende onzekerheid worden gespecificeerd in het monitoringplan.

Indien de hoeveelheid verbruikte brandstof wordt bepaald in volume-eenheden, uitgedrukt in liter, rekent de maatschappij die hoeveelheid van volume om naar massa met behulp van reële dichtheidswaarden. De maatschappij bepaalt de reële dichtheid met behulp van een van de volgende methoden:

a) meetsystemen aan boord van het schip;

b) de dichtheid die door de brandstofleverancier bij het tanken van de brandstof wordt gemeten en op de brandstoffactuur of BLN wordt vastgelegd.

De reële dichtheid wordt uitgedrukt in kg/l en wordt bepaald bij de temperatuur die voor de meting in kwestie relevant is. Wanneer geen reële waarden beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde voor het betreffende brandstoftype toegepast na beoordeling door de verificateur.

4. Methode D: Directe CO_2-emissiemetingen

De directe CO_2-emissiemetingen kunnen worden gebruikt voor reizen en voor CO_2-emissies in havens die zich onder de jurisdictie van een lidstaat bevinden. Uitgestoten CO_2 omvat CO_2 uitgestoten door hoofdmotoren, hulpmotoren, gasturbines, boilers en generatoren van inerte gassen. Voor schepen waarvoor de rapportage is gebaseerd op deze methode wordt het brandstofverbruik berekend met behulp van de gemeten CO_2-emissies en de toepasselijke emissiefactor van de betreffende brandstoffen.

Deze methode is gebaseerd op de bepaling van de CO_2-emissiestromen in uitlaatgasafvoeren (uitlaten) door de CO_2-concentratie van de uitlaatgassen te vermenigvuldigen met de stroomsnelheid van de uitlaatgassen.

De toegepaste calibratiemethoden en de bij de gebruikte apparatuur behorende onzekerheid worden gespecificeerd in het monitoringplan.

BIJLAGE II

Monitoring van andere relevante informatie

A. MONITORING PER REIS (ARTIKEL 9)

1. Bij het monitoren van andere relevante informatie per reis (artikel 9, lid 1) nemen maatschappijen de volgende regels in acht:

   a) De datum en het tijdstip van vertrek en aankomst worden genoteerd aan de hand van Greenwich Mean Time (GMT). De op zee doorgebrachte tijd wordt berekend op basis van vertrek- en aankomstinformatie van de haven en is exclusief het voor anker gaan.

   b) De afgelegde afstand kan de afstand zijn van de meest directe route tussen de vertrek- en de aankomsthaven of de werkelijk afgelegde afstand. Indien gebruikgemaakt wordt van de afstand van de meest directe route tussen de vertrek- en de aankomsthaven, moet rekening worden gehouden met een conservatieve correctiefactor om te verzekeren dat de afgelegde afstand niet aanzienlijk wordt onderschat. In het monitoringplan wordt vermeld welke afstandsberekening wordt gebruikt en, indien nodig, de gebruikte correctiefactor. De afgelegde afstand wordt uitgedrukt in zeemijlen.

   c) Vervoerswerkzaamheden worden bepaald door het vermenigvuldigen van de afgelegde afstand met de hoeveelheid vervoerde vracht.

   d) Voor passagiersschepen wordt het aantal passagiers gebruikt om de vervoerde vracht uit te drukken. Voor alle andere scheepscategorieën wordt de hoeveelheid vervoerde vracht uitgedrukt in hetzij metrische ton hetzij standaard kubieke meter vracht, naargelang het geval.

   e) Voor roroschepen wordt de vervoerde vracht gedefinieerd als het aantal vrachteenheden (vrachtwagens, personenauto's, enz.) of het aantal laanmeters vermenigvuldigd met standaardwaarden voor het gewicht ervan. Wanneer de door roroschepen vervoerde vracht wordt gedefinieerd op basis van bijlage B bij CEN-norm EN 16258 (2012), betreffende de „Methode voor berekening en verklaring omtrent energieverbruik en broeikasgasemissies in vervoersdiensten (goederen en passagiersvervoer)", wordt die definitie geacht in overeenstemming te zijn met de onderhavige verordening.

      Voor de toepassing van de onderhavige verordening wordt onder „roroschip" verstaan: een schip dat is ontworpen voor het vervoer van roll-on-roll-off-vrachttransporteenheden of met roll-on-roll-off-vrachtruimten.

   f) Voor containerschepen wordt de vervoerde vracht gedefinieerd als het totale gewicht in metrische ton van de vracht of, bij gebreke daarvan, het aantal twintig-voet containermaat (Twenty-feet Equivalent Unit — TEU) vermenigvuldigd met standaardwaarden voor het gewicht ervan. Wanneer door een containerschip vervoerde vracht wordt gedefinieerd overeenkomstig toepasselijke IMO-richtlijnen of instrumenten op grond van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-Verdrag), wordt die definitie geacht in overeenstemming te zijn met de onderhavige verordening.

      Voor de toepassing van de onderhavige verordening wordt onder „containerschip" verstaan: een schip dat uitsluitend voor het vervoer van containers in ruimen en aan dek is ontworpen.

   g) Bij de bepaling van de vervoerde vracht voor andere scheepscategorieën dan passagiersschepen, roroschepen en containerschepen moet indien nodig rekening kunnen worden gehouden met het gewicht en het volume van de vervoerde vracht en het aantal vervoerde passagiers. Tot die categorieën behoren onder meer tankers, bulkschepen, vrachtschepen, koelschepen, vrachtschepen voor voertuigen en combinatieschepen.

2. Om eenvormige voorwaarden voor de toepassing van lid 1, onder g), te waarborgen, stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen technische voorschriften vast tot nadere bepaling van de toepasselijke parameters voor elke van de andere scheepscategorieën die in dat punt worden genoemd.

   Die uitvoeringshandelingen worden uiterlijk op 31 december 2016 door de Commissie vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.

   De Commissie kan in voorkomend geval door middel van uitvoeringshandelingen de in lid 1, onder g), bedoelde toepasselijke parameters herzien. Indien relevant herziet de Commissie die parameters ook om rekening te houden met wijzigingen in deze bijlage uit hoofde van artikel 5, lid 2. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2, vermelde onderzoeksprocedure.

3. Bij het vervullen van de in de leden 1 en 2 vermelde voorschriften kunnen maatschappijen er ook voor kiezen specifieke informatie betreffende de ijsklasse en de ijsnavigatie van het betrokken schip op te nemen.

B. MONITORING OP JAARBASIS (ARTIKEL 10)

Ten behoeve van het monitoren van andere relevante informatie op jaarbasis, nemen maatschappijen de volgende regels in acht:

De conform artikel 10 te monitoren waarden moeten worden bepaald door het samenvoegen van de respectieve gegevens per reis.

De gemiddelde energie-efficiëntie wordt gemonitord met behulp van minstens vier indicatoren: brandstofverbruik per afstand, brandstofverbruik per vervoerswerkzaamheid, CO_2-emissies per afstand en CO_2-emissies per vervoerswerkzaamheid, welke als volgt worden berekend:

Brandstofverbruik per afstand = totaal jaarlijks brandstofverbruik/totale afgelegde afstand;

Brandstofverbruik per vervoerswerkzaamheid = totaal jaarlijks brandstofverbruik/totale vervoerswerkzaamheid;

CO_2-emissies per afstand = totale jaarlijkse CO_2-emissies/totale afgelegde afstand;

CO_2-emissies per vervoerswerkzaamheid = totale jaarlijkse CO_2-emissies/totale vervoerswerkzaamheid;

Bij het vervullen van deze voorschriften kunnen maatschappijen er ook voor kiezen specifieke informatie betreffende de ijsklasse en de ijsnavigatie van het betrokken schip op te nemen, en andere informatie betreffende de verbruikte brandstof en de uitgestoten CO_2, uitgesplitst naar andere in het monitoringplan bepaalde criteria.

BIJLAGE III

In aanmerking te nemen elementen voor de in de artikelen 15 en 16 bedoelde gedelegeerde handelingen

A. VERIFICATIEPROCEDURES

— bevoegdheden van verificateurs;

— door de maatschappijen aan de verificateurs te verstrekken documenten;

— door de verificateurs te verrichten risicobeoordeling;

— beoordeling van de conformiteit van het monitoringplan;

— verificatie van het emissieverslag;

— materialiteitsniveau;

— redelijke garantie van de verificateurs;

— onjuistheden en non-conformiteiten;

— inhoud van het verificatieverslag;

— aanbevelingen voor verbetering;

— communicatie tussen de maatschappijen, verificateurs en de Commissie.

B. ACCREDITERING VAN VERIFICATEURS

— hoe om accreditering voor scheepvaartactiviteiten kan worden verzocht;

— hoe verificateurs door de nationale accreditatie-instanties zullen worden beoordeeld met het oog op de afgifte van een accreditatiecertificaat;

— hoe de nationale accreditatie-instanties het nodige toezicht zullen houden om de voortzetting van de accreditatie te bevestigen;

— voorschriften waaraan nationale accreditatie-instanties moeten voldoen om bevoegd te zijn voor het accrediteren van verificateurs voor scheepvaartactiviteiten, met inbegrip van een verwijzing naar geharmoniseerde normen.