EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2015/757

av den 29 april 2015

om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG ([3]) och Europaparlamentets och rådets beslut nr 406/2009/EG ([4]), där alla ekonomiska sektorer, även den internationella sjöfartssektorn, uppmanas att uppnå utsläppsminskningar, föreskrivs, för det fall att vare sig något internationellt avtal som inkluderar minskningsåtagande för utsläpp från internationell sjöfart under Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har godkänts av medlemsstaterna eller något sådant avtal under Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar har godkänts av gemenskapen senast den 31 december 2011, att kommissionen bör lägga fram ett förslag om att inkludera utsläpp från den internationella sjöfarten i gemenskapens åtagande om utsläppsminskningar med målsättning att den föreslagna rättsakten ska träda i kraft senast 2013. Ett sådant förslag bör minimera eventuella negativa följder för gemenskapens konkurrenskraft och samtidigt ta hänsyn till de potentiella miljöfördelarna.

(2) Sjötransporter påverkar det globala klimatet och luftkvaliteten till följd av koldioxidutsläpp och andra utsläpp som de genererar, däribland av kväveoxid, svaveloxid, metan, partiklar och sot.

(3) Den internationella sjöfarten är det enda transportslag som inte omfattas av unionens åtagande att minska växthusgasutsläppen. Enligt den konsekvensbedömning som bifogas förslaget till denna förordning ökade de unionsrelaterade koldioxidutsläppen från internationell sjöfart med 48 % mellan åren 1990 och 2007.

(4) Mot bakgrund av att den vetenskapliga förståelsen av hur icke koldioxidrelaterade utsläpp från sjöstransporter inverkar på det globala klimatet ökar snabbt, bör en förnyad bedömning av denna inverkan regelbundet genomföras inom ramen för denna förordning. Kommissionen bör på grundval av sina bedömningar analysera konsekvenserna för strategier och åtgärder i syfte att minska dessa utsläpp.

(5) I Europaparlamentets resolution av den 5 februari 2014 om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 uppmanas kommissionen och medlemsstaterna att som bindande EU-mål ställa upp en minskning av de inhemska växthusgasutsläppen med åtminstone 40 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030. Europaparlamentet påpekade även att alla sektorer i ekonomin kommer att behöva bidra till att minska utsläppen av växthusgaser, om unionen ska kunna ta sin del av det globala ansvaret.

([1]) EUT C 67, 6.3.2014, s. 170.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 16 april 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 5 mars 2015 (ännu ej offentliggjord i EUT). Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2015 (ännu ej offentliggjord i EUT).
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser (EUT L 140, 5.6.2009, s. 63).
([4]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 406/2009/EG av den 23 april 2009 om medlemsstaternas insatser för att minska sina växthusgasutsläpp i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020 (EUT L 140, 5.6.2009, s. 136).

(6) I sina slutsatser av den 23 och 24 oktober 2014 godkände Europeiska rådet ett bindande EU-mål på en intern minskning av växthusgasutsläppen med minst 40 % jämfört med 1990, senast 2030. Europeiska rådet framhöll också vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn och uppmanade kommissionen att ytterligare studera instrument och åtgärder för ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt, bland annat för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn.

(7) I det sjunde miljöhandlingsprogrammet ([1]) understryks att alla sektorer i ekonomin kommer att behöva bidra till att minska utsläppen av växthusgaser, om unionen ska kunna ta sin del av det globala ansvaret. I detta sammanhang betonas i det sjunde miljöhandlingsprogrammet att vitboken om transporter från 2011 måste vara politiskt väl underbyggd.

(8) I juli 2011 antog IMO tekniska åtgärder och driftsåtgärder, framför allt energieffektivitetsindexet (EEDI) för nya fartyg och energieffektiviseringsplanen för fartyg (SEEMP), som kommer att medföra förbättringar genom att begränsa den förväntade ökningen av växthusgasutsläpp, men som inte i sig kan leda till de minskningar av växthusgaser som är nödvändiga inom internationell sjöfart för att åtgärderna ska överensstämma med det globala målet att begränsa ökningen av de globala temperaturerna till 2 °C.

(9) Enligt uppgifter från IMO skulle den specifika energiförbrukningen och fartygens koldioxidutsläpp kunna minskas med upp till 75 % genom tillämpning av driftsåtgärder och utnyttjande av befintlig teknik. En stor del av dessa åtgärder kan betraktas som kostnadseffektiva och av sådan art att de skulle kunna medföra nettofördelar för sektorn, eftersom de minskade bränslekostnaderna innebär att eventuella drifts- eller investeringskostnader kommer att löna sig.

(10) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att inrätta ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning, som ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen, tillsammans med utsläpp från andra sektorer som redan bidrar till detta åtagande. Offentlig tillgång till utsläppsdata kommer att bidra till att avlägsna marknadshinder som förhindrar att många kostnadsnegativa åtgärder som skulle minska växthusgasutsläppen från sjötransporter får spridning.

(11) Antagandet av åtgärder för att minska växthusgasutsläpp och bränsleförbrukning försvåras av marknadshinder, såsom brist på tillförlitlig information om fartygens bränsleeffektivitet eller tillgänglig teknik för att anpassa fartyg, brist på tillgång till finansiering för investeringar i fartygseffektivitet och kluvna incitament, genom att fartygsägare inte skulle gynnas av sina investeringar i fartygseffektivitet om bränslefakturorna betalas av operatörerna.

(12) Resultaten av samråden med berörda parter och diskussionerna med internationella samarbetspartner visar att en stegvis strategi för att inkludera utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläpp bör tillämpas genom införandet av ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter som ett första steg och prissättningen av dessa utsläpp i ett senare skede. En sådan strategi underlättar betydande framsteg på internationell nivå avseende överenskommelsen om minskningsmål för växthusgasutsläpp och ytterligare åtgärder för att uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt.

(13) Införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå förväntas leda till utsläppsminskningar på upp till 2 % jämfört med nuläget och aggregerade minskningar av nettokostnaderna med upp till 1,2 miljarder EUR fram till 2030, eftersom systemet kan bidra till att avlägsna marknadshinder, i synnerhet sådana som är kopplade till bristen på information om fartygens effektivitet, genom att ge jämförbar och tillförlitlig information om bränsleförbrukning och energieffektivitet till relevanta marknader. Denna sänkning av transportkostnaderna bör främja den internationella handeln. Dessutom är ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder, effektivitetsstandarder eller andra åtgärder, oavsett om de tillämpas på unionsnivå eller globalt. Ett sådant system ger också tillförlitliga uppgifter, så att exakta utsläppsminskningsmål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till att uppnå en koldioxidsnål ekonomi kan bedömas. Med tanke på sjöfartens internationella karaktär vore en global överenskommelse det lämpligaste och effektivaste sättet att minska utsläpp från den internationella sjöfarten.

([1]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1386/2013/EU av den 20 november 2013 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2020 – Att leva gott inom planetens gränser (EUT L 354, 28.12.2013, s. 171).

(14) Alla resor inom unionen, alla inkommande resor från den sista hamnen utanför unionen till den första anlöpshamnen inom unionen och alla utgående resor från en unionshamn till nästa anlöpshamn utanför unionen, inbegripet ballastresor, bör betraktas som relevanta ur övervakningshänseende. Koldioxidutsläpp i unionshamnar, inbegripet utsläpp från fartyg som ligger i hamn eller förflyttar sig inom en hamn, bör också omfattas, i synnerhet som det finns särskilda åtgärder för att minska eller undvika dem. Dessa regler bör tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fartyg, oberoende av flagg. Eftersom denna förordning är inriktad på sjötransporter, bör emellertid inte krav på övervakning, rapportering och verifiering fastställas för fartygsförflyttningar och verksamheter i annat syfte än för passagerar- eller fraktbefordran, exempelvis muddring, isbrytning, utläggning av rörledningar eller verksamhet på havsbaserade anläggningar.

(15) För att säkerställa lika villkor för fartyg som används under mindre gynnsamma klimatförhållanden bör det vara möjligt att inbegripa specifik information om ett fartygs isklass, och dess framförande genom is, i de uppgifter som övervakas på grundval av denna förordning.

(16) Det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör inrättas genom en förordning med tanke på de nya bestämmelsernas komplexa och mycket tekniska art, behovet av enhetliga regler som är tillämpliga inom hela unionen för att spegla sjötransporternas internationella prägel med en stor mängd fartyg som förväntas anlöpa hamnar i olika medlemsstater, och för att underlätta genomförandet inom unionen.

(17) Ett stabilt fartygsspecifikt system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå bör baseras på en beräkning av utsläpp från förbrukat bränsle vid resor till och från unionshamnar, eftersom uppgifter om bränsleförsäljning inte ger tillräckligt noggranna uppskattningar av bränsleförbrukningen inom denna specifika räckvidd på grund av fartygens stora tankkapacitet.

(18) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör även omfatta annan relevant information som möjliggör fastställande av fartygens effektivitet eller ytterligare analys av vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen, samtidigt som konfidentialiteten för kommersiell eller industriell information respekteras. Detta tillämpningsområde innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ för införande av effektivitetskrav för befintliga fartyg och även omfattar driftsåtgärder samt bidrar till att avlägsna marknadshinder kopplade till brist på information.

(19) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, och optimera kostnads-nyttoförhållandet i systemet för övervakning, rapportering och verifiering, utan att äventyra målet att en övervägande mängd växthusgasutsläpp från sjötransporter ska omfattas, bör reglerna om övervakning, rapportering och verifiering endast gälla stora utsläppare. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över 5 000 har valts efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg som ankommer till och avgår från unionshamnar. Fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 står för omkring 55 % av antalet fartyg som anlöper unionshamnar och omkring 90 % av de därmed förknippade utsläppen. Detta icke-diskriminerande tröskelvärde skulle säkerställa att de som släpper ut mest omfattas av systemet. Ett lägre tröskelvärde skulle leda till en större administrativ börda och ett högre skulle innebära en begränsning av de utsläpp som omfattas och därmed också av systemet för övervakning, rapportering och verifierings miljöeffektivitet.

(20) För att ytterligare minska fartygsägares och fartygsoperatörers administrativa börda bör övervakningsreglerna fokusera på koldioxid som den mest relevanta växthusgas som släpps ut från sjötransporter.

(21) Det bör i reglerna tas hänsyn till befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen, varför företag bör ges möjlighet att välja en av följande fyra övervakningsmetoder: leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle ombord, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.

(22) Ett företag med ansvar för en hel rapporteringsperiod för ett fartygs transportverksamhet bör betraktas som ansvarigt för alla övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som uppstår i samband med den rapporteringsperioden, däribland inlämnandet av en på tillfredsställande sätt verifierad utsläppsrapport. Vid ett företagsbyte bör det nya företaget endast vara ansvarigt för de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som är kopplade till den rapporteringsperiod under vilken företagsbytet skedde. För att underlätta fullgörandet av dessa skyldigheter, bör det nya företaget få en kopia av den senaste övervakningsplanen och i förekommande fall dokument om överensstämmelse.

(23) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede, för att undvika krav på att installera mätutrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig eller kommersiellt tillgänglig, vilket skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.

(24) IMO:s internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) föreskriver obligatorisk tillämpning av EEDI på nya fartyg och användning av SEEMP i hela den globala flottan.

(25) För att minimiera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer, bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske på årsbasis. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt och aggregerade siffror, bör frågor rörande konfidentialitet kunna hanteras. I syfte att säkerställa att skyddet av legitima ekonomiska intressen som har företräde framför allmänintresset av offentliggörande inte åsidosätts, bör en annan aggregeringsnivå för data i undantagsfall tillämpas på begäran av företaget. De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån de uppgifterna är relevanta för utveckling, framställning och spridning av europeisk statistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU ([1]).

(26) Att verifiering utförs av ackrediterade kontrollörer bör säkerställa att övervakningsplaner och utsläppsrapporter är korrekta och uppfyller de krav som anges i den här förordningen. Som ett viktigt inslag för förenklad verifiering bör kontrollörerna kontrollera uppgifternas trovärdighet genom att jämföra rapporterade uppgifter med uppskattningar baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper. Sådana uppskattningar kan tillhandahållas av kommissionen. För att säkerställa opartiskhet bör kontrollörerna vara oberoende och behöriga rättsliga enheter och bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ([2]).

(27) Ett dokument om överensstämmelse som utfärdas av en kontrollör bör förvaras ombord på fartyget för att visa att skyldigheterna avseende övervakning, rapportering och verifiering iakttagits. Kontrollörer bör informera kommissionen om utfärdande av sådana dokument.

(28) Baserat på erfarenheter från liknande uppgifter kopplade till sjöfartssäkerhet bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), inom ramen för sitt mandat bistå kommissionen genom att utföra vissa uppgifter.

(29) Kontroll av efterlevnaden av skyldigheterna i samband med systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör baseras på befintliga instrument, närmare bestämt de som har inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG ([3]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG ([4]), och på information om utfärdande av dokument om överensstämmelse. Det dokument som bekräftar fartygets efterlevnad av övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna bör läggas till i den förteckning över certifikat och dokument som avses i bilaga IV till direktiv 2009/16/EG.

(30) Medlemsstaterna bör sträva efter att inspektera fartyg som anlöper hamnar inom deras jurisdiktion för vilka viss information som krävs rörande dokument om överensstämmelse inte är tillgänglig.

(31) Underlåtenhet att iaktta bestämmelserna i denna förordning bör leda till sanktioner. Medlemsstaterna bör fastställa regler om dessa sanktioner. Dessa sanktioner bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(32) I fråga om fartyg som inte uppfyllt övervaknings- och rapporteringskraven under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder och när andra kontrollåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, är det lämpligt att föreskriva en möjlighet att avvisa dem. Den åtgärden bör tillämpas på ett sådant sätt att den bristande efterlevnaden kan åtgärdas inom en rimlig tidsperiod.

(33) Medlemsstater som inte har kusthamnar på sitt territorium och som inte är flaggstater för fartyg som faller inom denna förordnings tillämpningsområde, eller som har stängt sina nationella fartygsregister, bör kunna avvika från denna förordnings bestämmelser om sanktioner så länge de inte är flaggstater för något sådant fartyg.

([1]) Kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat (EUT L 251, 18.9.2012, s. 49).
([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).
([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132).

(34) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör fungera som en modell för genomförandet av ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering. Ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering är att föredra, eftersom det kan betraktas som mer effektivt på grund av dess mer omfattande räckvidd. I syfte att underlätta utarbetandet av internationella regler inom IMO för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, bör kommissionen därför regelbundet dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta internationella organ och relevanta inlagor bör lämnas till IMO. Om en överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering nås, bör kommissionen se över unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i syfte att anpassa det till det globala systemet för övervakning, rapportering och verifiering.

(35) I syfte att beakta relevanta internationella regler och internationella och europeiska normer samt den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på översyn av vissa tekniska aspekter av övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från fartyg och att vidare specificera reglerna för verifieringsaktiviteter och metoden för ackreditering av kontrollörer. Det är av särskild vikt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter, bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

(36) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av standardmallar för övervakning av koldioxidutsläpp och annan relevant information, för användningen av automatiserade system och elektroniska mallar för enhetlig rapportering av koldioxidutsläpp och annan relevant information till kommissionen och berörda flaggstaters myndigheter och för specifikation av tekniska regler för de tillämpliga parametrarna för andra fartygskategorier än passagerarfartyg, ro-ro-fartyg och containerfartyg och för revideringen av dessa parametrar, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([1]).

(37) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från fartyg som det första steget i en stegvis strategi för att minska växthusgasutsläppen inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med hänsyn till sjötransporters internationella karaktär, utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(38) De regler genom vilka systemet för övervakning, rapportering och verifiering inrättas bör vara förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG ([2]) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 ([3]).

(39) Denna förordning bör träda i kraft den 1 juli 2015 för att säkerställa att medlemsstaterna och berörda parter får tillräckligt med tid för att vidta de åtgärder som krävs för en effektiv tillämpning av denna förordning, innan den första rapporteringsperioden som inleds den 1 januari 2018.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och av annan relevant information från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

([2]) Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

([3]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

Artikel 2

Tillämpningsområde

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

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

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

a) *koldioxidutsläpp*: utsläpp i atmosfären av koldioxid från fartyg.

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

c) *resa*: en förflyttning av ett fartyg som påbörjas eller avslutas i en anlöpshamn och som har till syfte att transportera passagerare eller last i kommersiellt syfte.

d) *företag*: fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift.

e) *bruttodräktighet*: bruttodräktighet beräknad i enlighet med reglerna för dräktighetsberäkning i bilaga I till den internationella konventionen om skeppsmätning, antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i London den 23 juni 1969, eller en efterföljande konvention.

f) *kontrollör*: en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 och den här förordningen.

g) *verifiering*: den verksamhet som en kontrollör bedriver för att bedöma huruvida de dokument som företaget överlämnar överensstämmer med kraven i denna förordning.

h) *dokument om överensstämmelse*: ett fartygsspecifikt dokument, utfärdat till ett företag av en kontrollör, vilket bekräftar att det fartyget har efterlevt kraven i denna förordning under en viss rapporteringsperiod.

i) *annan relevant information*: information som är relaterad till fartygs koldioxidutsläpp från bränsleförbrukning, till transportarbete och till energieffektivitet, som gör det möjligt att analysera utsläppstendenser och bedöma fartygens resultat.

j) *emissionsfaktor*: det genomsnittliga växthusgasutsläppet i förhållande till aktivitetsdata för bränsle-/materialflöde, om man antar en fullständig oxidation vid förbränning och en fullständig omvandling vid alla andra kemiska reaktioner.

k) *osäkerhet*: en parameter, kopplad till resultatet av fastställandet av en storhet, som beskriver spridningen av de värden som rimligen kan tillskrivas denna storhet, inbegripet effekterna av både systematiska och slumpmässiga faktorer: osäkerheten uttrycks i procent, och beskriver ett konfidensintervall kring medelvärdet som omfattar 95 % av de värden som fås fram med beaktande av varje asymmetri i fördelningen av värden.

l) *konservativ*: en uppsättning antaganden som fastställs för att garantera att de årliga utsläppen inte underskattas eller att sträckan eller mängden last ombord överskattas.

m) *rapporteringsperiod*: ett kalenderår under vilket koldioxidutsläpp måste övervakas och rapporteras. För resor som påbörjas och avslutas under två olika kalenderår ska övervaknings- och rapporteringsuppgifterna redovisas under det första berörda kalenderåret.

n) *fartyg i hamn*: fartyg som är säkert förtöjt eller ligger för ankar i en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn, inklusive den tid då det inte hanterar last.

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

KAPITEL II

ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING

AVSNITT 1

Principer och metoder för övervakning och rapportering

Artikel 4

Gemensamma principer för övervakning och rapportering

1. I enlighet med artiklarna 8–12 ska företag, för vart och ett av sina fartyg, övervaka och rapportera relevanta parametrar under en rapporteringsperiod. De ska utföra den övervakningen och rapporteringen inom alla hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och för resor till eller från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion.

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta koldioxidutsläpp från förbränning av bränsle, när fartygen är till sjöss såväl som i hamn. Företagen ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

3. Övervakningen och rapporteringen ska vara konsekvent och jämförbar över tid. För detta ändamål ska företagen använda samma övervakningsmetoder och uppgifter, med förbehåll för ändringar som har utvärderats av kontrollören.

4. Företagen ska inhämta, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och aktivitetsdata, som på ett överblickbart sätt möjliggör för kontrollören att återge hur koldioxidutsläppen har fastställts.

5. Företagen ska se till att fastställandet av koldioxidutsläpp är varken systematiskt felaktigt eller medvetet felaktigt. De ska identifiera och reducera eventuella felkällor.

6. Företagen ska se till att det är möjligt att med rimlig säkerhet fastställa integriteten av de koldioxidutsläppsdata som ska övervakas och rapporteras.

7. Företagen ska sträva efter att beakta de rekommendationer som ges i de verifieringsrapporter som utfärdas enligt artikel 13.3 eller 13.4 i sin efterföljande övervakning och rapportering.

Artikel 5

Metoder för övervakning av koldioxidutsläpp och annan relevant information

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

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

AVSNITT 2

Övervakningsplan

Artikel 6

Övervakningsplanens innehåll och inlämnande

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

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

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

a) Identifiering och typ av fartyg, inbegripet dess namn, IMO-identifieringsnummer, registreringshamn eller hemmahamn och fartygsägarens namn.

b) Företagets namn samt adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson.

c) En beskrivning av följande koldioxidutsläppskällor ombord på fartyget: huvudmotorer, hjälpmotorer, gasturbiner, pannor och inertgasgeneratorer samt de bränsletyper som används.

d) En beskrivning av de förfaranden, system och ansvarsområden som används vid uppdateringen av förteckningen över koldioxidutsläppskällor under rapporteringsperioden.

e) En beskrivning av de förfaranden som används för att kontrollera att förteckningen över resor är fullständig.

f) En beskrivning av förfarandena för övervakning av fartygets bränsleförbrukning, inbegripet

   i) den metod som valts bland dem som anges i bilaga I för att beräkna bränsleförbrukningen för varje koldioxidutsläppskälla, inbegripet, i tillämpliga fall, en beskrivning av den mätutrustning som används,

   ii) förfarandena för att mäta tankad bränslemängd och bränslemängd i tankarna, en beskrivning av de mätutrustning som används och förfarandena för att registrera, hämta, överföra och lagra mätuppgifter, beroende på vad som är tillämpligt,

   iii) den metod som valts för fastställande av densitet, i tillämpliga fall,

   iv) ett förfarande för att säkerställa att den totala osäkerheten för bränslemätningar överensstämmer med kraven i denna förordning, om möjligt med beaktande av nationell lagstiftning, klausuler i kundavtal eller bränsleleverantörers standarder för noggrannhet.

g) De enskilda emissionsfaktorer som används för varje bränsletyp eller, när det gäller alternativa bränslen, metoderna för att fastställa emissionsfaktorer, inbegripet metoder för provtagning och analys, och en beskrivning av de laboratorier som används, med dessa laboratoriers eventuella ackreditering enligt ISO 17025.

h) En beskrivning av de förfaranden som används för att fastställa aktivitetsdata per resa, inbegripet

   i) de förfaranden, ansvarsområden och datakällor som används för att fastställa och registrera sträcka,

   ii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera den last som transporteras och antalet passagerare, beroende på vad som är tillämpligt,

   iii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera tidsåtgång till sjöss mellan avresehamnen och ankomsthamnen.

i) En beskrivning av den metod som ska användas för att fastställa ersättningsdata för att komma tillrätta med luckor i uppgifterna.

j) Ett besiktningsregister i vilket alla uppgifter i besiktningshistoriken ska registreras.

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

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

Artikel 7

Ändringar av övervakningsplanen

1. Företagen ska regelbundet och minst en gång per år kontrollera om fartygets övervakningsplan återspeglar fartygets art och sätt att fungera och om övervakningsmetoden kan förbättras.

2. Företagen ska ändra övervakningsplanen om någon av följande situationer föreligger:

a) Ett företagsbyte sker.

b) Nya utsläpp uppstår på grund av nya koldioxidutsläppskällor eller på grund av användning av nya bränslen som ännu inte omfattas av övervakningsplanen.

c) Tillgången till uppgifter ändras på grund av att nya typer av mätutrustning, nya provtagningsmetoder eller analysmetoder används, eller av andra skäl, och detta kan påverka noggrannheten vid fastställande av koldioxidutsläpp.

d) Uppgifter som tagits fram genom den övervakningsmetod som tillämpats har befunnits vara felaktiga.

e) Någon del av övervakningsplanen befinns inte uppfylla kraven i denna förordning och företaget ska revidera den i enlighet med artikel 13.1.

3. Företagen ska utan onödigt dröjsmål meddela kontrollörerna om eventuella förslag till ändringar av övervakningsplanen.

4. Ändringar av övervakningsplanen enligt punkt 2 b, c och d i den här artikeln ska bedömas av kontrollören i enlighet med artikel 13.1. Efter bedömningen ska kontrollören meddela företaget om ändringarna uppfyller kraven.

AVSNITT 3

Övervakning av koldioxidutsläpp och annan relevant information

Artikel 8

Övervakning av verksamhet inom en rapporteringsperiod

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

Artikel 9

Övervakning per resa

1. På grundval av den övervakningsplan som har bedömts i enlighet med artikel 13.1 ska företagen, för varje fartyg som ankommer till och avreser från, och för varje resa till eller från, en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, övervaka följande uppgifter i enlighet med del A i bilaga I och del A i bilaga II:

a) Avresehamn och ankomsthamn samt datum och klockslag för avresa och ankomst.

b) Mängd och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt.

c) Utsläppt koldioxid.

d) Tillryggalagd sträcka.

e) Tidsåtgång till sjöss.

f) Transporterad last.

g) Transportarbete.

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

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

a) alla fartygets resor under rapporteringsperioden antingen påbörjas eller avslutas i en hamn som är belägen inom en medlemsstats jurisdiktion, och

b) fartyget enligt sin tidsplan gör över 300 resor under rapporteringsperioden.

Artikel 10

Övervakning på årsbasis

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

a) Mängd och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt.

b) Total aggregerad mängd koldioxidutsläpp inom denna förordnings tillämpningsområde.

c) Aggregerade koldioxidutsläpp från alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

d) Aggregerade koldioxidutsläpp från alla resor med avgång från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

e) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

f) Koldioxidutsläpp som uppstått inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen legat i hamn.

g) Totalt tillryggalagd sträcka.

h) Total tidsåtgång till sjöss.

i) Totalt transportarbete.

j) Genomsnittlig energieffektivitet.

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

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

AVSNITT 4

Rapportering

Artikel 11

Utsläppsrapportens innehåll

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport avseende koldioxidutsläpp och annan relevant information för hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar, som har verifierats av en kontrollör i enlighet med artikel 13.

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

3. Företagen ska ange följande information i utsläppsrapporten:

a) Uppgifter genom vilka fartyget och företaget identifieras, inbegripet

   i) fartygets namn,

   ii) IMO-identifieringsnummer,

   iii) registreringshamn eller hemmahamn,

   iv) fartygets isklass, om den anges i övervakningsplanen,

   v) fartygets tekniska effektivitet (energieffektivitetsindex (EEDI) eller *Estimated Index Value* (EIV) i enlighet med IMO:s resolution MEPC.215 (63), i tillämpliga fall),

   vi) fartygsägarens namn,

   vii) fartygsägarens adress och huvudsakliga verksamhetsort,

viii) företagets namn (om det inte är fartygsägaren),

ix) företagets adress (om det inte är fartygsägaren) och huvudsakliga verksamhetsort,

x) adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson.

b) Identitet för den kontrollör som bedömde utsläppsrapporten.

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

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

Artikel 12

Utsläppsrapportens format

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

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

KAPITEL III

VERIFIERING OCH ACKREDITERING

Artikel 13

Verifieringsverksamhetens och verifieringsrapportens omfattning

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

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

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

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

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

Artikel 14

Allmänna skyldigheter och principer för kontrollörer

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

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

a) Hur bränsleförbrukning tillskrivs resor.

b) Rapporterade uppgifter om bränsleförbrukning samt mätningar och beräkningar kopplade till dessa.

c) Val och tillämpning av emissionsfaktorer.

d) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala koldioxidutsläppen.

e) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av energieffektiviteten.

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

a) De rapporterade uppgifterna överensstämmer med uppskattade uppgifter som är baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka.

b) De rapporterade uppgifterna innehåller inga inkonsekvenser, särskilt inte vid jämförelse av den totala volym bränsle som köps årligen av varje fartyg och den sammanlagda bränsleförbrukningen under resor.

c) Sammanställningen av uppgifter har utförts i enlighet med tillämpliga regler.

d) Fartygets relevanta register är fullständiga och konsekventa.

Artikel 15

Verifieringsförfaranden

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

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

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

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

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att närmare fastställa reglerna för den verifieringsverksamhet som avses i denna förordning. När kommissionen antar dessa akter ska den ta hänsyn till de faktorer som anges i del A i bilaga III. De regler som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artikel 14 och på relevanta internationellt vedertagna normer.

Artikel 16

Ackreditering av kontrollörer

1. Kontrollörer som bedömer övervakningsplaner och utsläppsrapporter samt utfärdar sådana verifieringsrapporter och dokument om överensstämmelse som avses i den här förordningen ska vara ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för den verksamhet som omfattas av tillämpningsområdet för den här förordningen.

2. Om inga särskilda bestämmelser om ackrediteringen av kontrollörer föreskrivs i den här förordningen, ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 765/2008 gälla.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 med avseende på att närmare fastställa metoderna för ackreditering av kontrollörer. När kommissionen antar dessa akter, ska den ta hänsyn till de faktorer som anges i del B i bilaga III. De metoder som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artikel 14 och relevanta internationellt vedertagna normer.

KAPITEL IV

ÖVERENSSTÄMMELSE OCH OFFENTLIGGÖRANDE AV INFORMATION

Artikel 17

Dokument om överensstämmelse

1. Om utsläppsrapporten uppfyller kraven i artiklarna 11–15 och i bilagorna I och II, ska kontrollören, på basis av verifieringsrapporten, utfärda ett dokument om överensstämmelse för det berörda fartyget.

2. Dokumentet om överensstämmelse ska innehålla följande information:

a) Fartygets identitet (namn, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).

b) Namn, adress och huvudsaklig verksamhetsort för fartygsägaren.

c) Kontrollörens identitet.

d) Datum för utfärdande av dokumentet om överensstämmelse, dess giltighetstid och den rapporteringsperiod som det avser.

3. Dokumentet om överensstämmelse ska vara giltiga under perioden om 18 månader från rapporteringsperiodens slut.

4. Kontrollören ska utan dröjsmål informera kommissionen och flaggstatens myndighet om utfärdandet av dokumentet om överensstämmelse. Kontrollören ska överföra den information som avses i punkt 2 med hjälp av automatiserade system och format för datautbyte, inbegripet elektroniska mallar.

5. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa tekniska regler avseende formatet för datautbyte, inbegripet elektroniska mallar. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.

Artikel 18

Skyldighet att ha ett giltigt dokument om överensstämmelse ombord

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

Artikel 19

Efterlevnad av övervaknings- och rapporteringskrav och inspektioner

1. Varje medlemsstat ska på grundval av den information som offentliggörs i enlighet med artikel 21.1 vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att de övervaknings- och rapporteringskrav som anges i artiklarna 8–12 efterlevs av fartyg som för dess flagg. Medlemsstaterna ska betrakta det faktum att ett dokument om överensstämmelse har utfärdats för det berörda fartyget, i enlighet med artikel 17.4, som belägg för sådan överensstämmelse.

2. Varje medlemsstat ska se till att varje inspektion av ett fartyg i en hamn inom dess jurisdiktion, som utförs i enlighet med direktiv 2009/16/EG, inbegriper en kontroll av att ett giltigt dokument om överensstämmelse medförs ombord.

3. För varje fartyg avseende vilket den information som avses i artikel 21.2 i och j inte är tillgänglig vid den tidpunkt när det anlöper en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, får den berörda medlemsstaten kontrollera att ett giltigt dokument om överensstämmelse medförs ombord.

Artikel 20

Sanktioner, informationsutbyte och avvisningsbeslut

1. Medlemsstaterna ska inrätta ett system för sanktioner vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som fastställs i artiklarna 8–12 och vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att sanktionerna påförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 1 juli 2017, och utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar till kommissionen.

2. Medlemsstaterna ska upprätta effektivt informationsutbyte och ett effektivt samarbete mellan de nationella myndigheter som är ansvariga för att säkerställa efterlevnaden av övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna eller i tillämpliga fall med de myndigheter som handhar sanktionsförfarandena. Nationella sanktionsförfaranden mot ett visst fartyg från en medlemsstats sida ska anmälas till kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten.

3. Om fartyg har underlåtit att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder och om andra kontrollåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, kan den berörda myndigheten i ankomsthamnens medlemsstat utfärda ett avvisningsbeslut, vilket ska anmälas till kommissionen, Emsa, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Om ett avvisningsbeslut utfärdas, ska varje medlemsstat neka det berörda fartyget tillträde till sina hamnar till dess att företaget uppfyller övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna i enlighet med artiklarna 11 och 18. Fullgörandet av dessa skyldigheter ska intygas genom att ett giltigt dokument om överensstämmelse delges den behöriga nationella myndighet som utfärdade avvisningsbeslutet. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.

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

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

Artikel 21

Offentliggörande av information och kommissionens rapport

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

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

a) Fartygets identitet (namn, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).

b) Fartygets tekniska effektivitet (EEDI eller EIV där så är tillämpligt).

c) Årliga koldioxidutsläpp.

d) Total bränsleförbrukning per år för resor.

e) Genomsnittlig årlig bränsleförbrukning och genomsnittliga årliga koldioxidutsläpp per tillryggalagd sträcka för resor.

f) Genomsnittlig årlig bränsleförbrukning och genomsnittliga årliga koldioxidutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras under resor.

g) Sammanlagd tid till sjöss per år för resor.

h) Tillämpad övervakningsmetod.

i) Utfärdandedatum och utgångsdatum för dokumentet om överensstämmelse.

j) Identitet för den kontrollör som bedömde utsläppsrapporten.

k) Annan information som övervakas och rapporteras på frivillig basis i enlighet med artikel 10.

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

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

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

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

6. Inom ramen för sitt mandat ska Emsa bistå kommissionen i dess arbete för att uppfylla villkoren i den här artikeln och artiklarna 12 och 17 i den här förordningen, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ([1]).

KAPITEL V

INTERNATIONELLT SAMARBETE

Artikel 22

Internationellt samarbete

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

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

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

KAPITEL VI

DELEGERADE BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER SAMT SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 23

Utövande av delegeringen

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

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

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

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

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

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

Artikel 24

Kommittéförfarande

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

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

Artikel 25

Ändringar av direktiv 2009/16/EG

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

”50. Dokument om överensstämmelse utfärdat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (*).

(*) EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.”

Artikel 26

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2015.

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

Utfärdad i Strasbourg den 29 april 2015.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
M. SCHULZ	Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
Ordförande	*Ordförande*

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

BILAGA I

Metoder för övervakning av koldioxidutsläpp

A. BERÄKNING AV KOLDIOXIDUTSLÄPP (ARTIKEL 9)

Vid beräkning av koldioxidutsläpp ska företagen använda följande formel:

Bränsleförbrukning × emissionsfaktor

Bränsleförbrukningen ska omfatta det bränsle som huvudmotorer, hjälpmotorer, gasturbiner, pannor och inertgasgeneratorer förbrukar.

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

I princip ska standardvärden för emissionsfaktorer för bränslen användas, såvida inte företaget bestämmer sig för att använda de uppgifter om bränslekvalitet som anges på leveranssedlar för bunkerbränsle (BDN), vilka används för att visa att gällande bestämmelser om svavelutsläpp efterlevs.

Dessa standardvärden för emissionsfaktorer ska baseras på de senaste värdena från den Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC). Dessa värden kan härledas från bilaga VI till kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 ([1]).

Lämpliga emissionsfaktorer för biobränslen och alternativa icke-fossila bränslen ska tillämpas.

B. METODER FÖR FASTSTÄLLANDE AV KOLDIOXIDUTSLÄPP

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

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

a) Leveranssedel för bunkerbränsle (BDN) och periodiska avstämningar av bränsletankar.

b) Övervakning av tank för bunkerbränsle ombord.

c) Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser.

d) Direkta koldioxidutsläppsmätningar.

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

1. Metod A: BDN och periodiska avstämningar av bränsletankar

   Denna metod baseras på kvantitet och typ av bränsle enligt definition i en BDN i kombination med periodiska avstämningar av bränsletankar baserat på avläsningar av tankar. Periodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid periodens början, plus leveranser och minus bränslet vid periodens slut och avlägsnat bränsle mellan periodens början och periodens slut.

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

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

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

([1]) Kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 av den 21 juni 2012 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 181, 12.7.2012, s. 30).

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

a) Mätsystem ombord.

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

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

2. Metod B: Övervakning av tank för bunkerbränsle ombord

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

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

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

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

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

a) Mätsystem ombord.

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

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

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

3. Metod C: Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser

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

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

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

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

a) Mätsystem ombord.

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

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

4. Metod D: Direkta koldioxidutsläppsmätningar

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

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

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

BILAGA II

Övervakning av annan relevant information

A. ÖVERVAKNING PER RESA (ARTIKEL 9)

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

   a) Datum och klockslag för avgång och ankomst ska anges med användning av Greenwichtid (GMT). Tidsåtgången till sjöss ska beräknas baserad på avgångs- och ankomstinformation och ska inte omfatta ankring.

   b) Tillryggalagd sträcka kan vara antingen avståndet vid den mest direkta rutten mellan avgångshamnen och ankomsthamnen eller den faktiska tillryggalagda sträckan. Om avståndet vid den mest direkta rutten mellan avgångshamnen och ankomsthamnen tillämpas, bör en konservativ korrigeringsfaktor beaktas för att säkerställa att tillryggalagd sträcka inte underskattas påtagligt. I övervakningsplanen ska den beräkning av sträcka och vid behov den korrigeringsfaktor som används anges. Tillryggalagd sträcka ska uttryckas i sjömil.

   c) Transportarbete ska fastställas genom att multiplicera tillryggalagd sträcka med mängden last ombord.

   d) För passagerarfartyg ska antalet passagerare användas för att uttrycka last ombord. För alla andra kategorier av fartyg ska mängden last ombord uttryckas antingen som ton eller som standardkubikmeter last, beroende på vilket som är lämpligt.

   e) För ro-ro-fartyg ska lasten ombord definieras som antalet lastenheter (lastbilar, personbilar osv.) eller filmeter multiplicerat med standardvärden för dessas vikt. Om last ombord på ro-ro-fartyg definieras på grundval av bilaga B till CEN-standarden EN 16258 (2012), *Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)*, ska den definitionen bedömas överensstämma med denna förordning.

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

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

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

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

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

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

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

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

B. ÖVERVAKNING PÅ ÅRSBASIS (ARTIKEL 10)

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

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

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

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

Bränsleförbrukning per transportarbete = total årlig bränsleförbrukning/totalt transportarbete.

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

Koldioxidutsläpp per transportarbete = totala årliga koldioxidutsläpp/totalt transportarbete.

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

BILAGA III

Faktorer som ska beaktas för de delegerade akter som föreskrivs i artiklarna 15 och 16

A. VERIFIERINGSFÖRFARANDEN

— Kontrollörens kompetens.

— Dokument som företagen ska överlämna till kontrollörerna.

— Riskbedömning som kontrollören ska utföra.

— Bedömning av övervakningsplanens överensstämmelse med kraven.

— Verifiering av utsläppsrapporten.

— Väsentlighetsnivå.

— Rimliga garantier från kontrollören.

— Felaktigheter och avvikelser.

— Verifieringsrapportens innehåll.

— Rekommendationer till förbättringar.

— Kommunikation mellan företaget, kontrollören och kommissionen.

B. ACKREDITERING AV KONTROLLÖRER

— Hur ackreditering för transportverksamhet kan begäras.

— Hur kontrollörerna kommer att bedömas av de nationella ackrediteringsorganen inför utfärdande av ett ackrediteringsintyg.

— Hur nationella ackrediteringsorgan kommer att utföra övervakningen för att bekräfta en fortsatt ackreditering.

— Krav för nationella ackrediteringsorgan för att dessa ska vara behöriga att ackreditera kontrollörer för transportverksamhet, inbegripet hänvisningar till harmoniserade standarder.