

Bruxelles, den 28.6.2013  
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om  
ændring af forordning (EU) nr. 525/2013**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

*Behov for at sætte ind over for klimaændringerne og drivhusgasemissioner fra skibe*

I december 2010 erkendte parterne i De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), at den globale opvarmning ikke må overstige temperaturerne fra før den industrielle revolution med mere end 2° C<sup>1</sup>. Dette er afgørende, hvis de negative konsekvenser af menneskets indgriben i klimasystemet skal begrænses. Dette langsigtede mål betyder, at de globale drivhusgasemissioner skal reduceres med mindst 50 % under 1990-niveauet inden udgangen af 2050<sup>2</sup>.

De udviklede lande skal samlet set reducere deres emissioner med mellem 80 % og 95 % i forhold til 1990-niveauet inden udgangen af 2050<sup>3</sup>. På mellemlangt sigt har EU forpligtet sig til at reducere sine drivhusgasemissioner med 20 % under 1990-niveauet inden udgangen af 2020, og med 30 %, hvis de rette betingelser er til stede. Denne forpligtelse indgår i EU's fem overordnede mål i *Europa 2020-strategien*.<sup>4</sup> Endvidere er man i både Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet blevet enige om, at alle økonomiske sektorer skal bidrage til reduktionen af emissionerne<sup>5</sup>. Som et bidrag til EU 2020-strategien anføres det i Kommissionens hvidbog om transport<sup>6</sup>, at EU's CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport skal reduceres med 40 % (om muligt 50 %) inden 2050 i forhold til niveauet for 2005.

I 2010 vurderedes det, at de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med europæiske søtransportaktiviteter (herunder sejlads i EU, sejlads ind i EU og sejlads fra EU) udgjorde omkring 180 mio. tons CO<sub>2</sub>. Selv om Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i 2011 indførte minimumsstandarder for energieffektivitet for visse kategorier af nye skibe ("designindekset for energieffektivitet", EEDI)<sup>7</sup> ventes emissionerne at øges. Den vigtigste kilde hertil er den endnu ventede øgede efterspørgsel efter søtransport som følge af væksten i verdenshandelen.

Væksten ventes fortsat, selv om der findes operationelle foranstaltninger og eksisterende teknologier, der kan mindske skibenes energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner med op til 75 % (ifølge tal fra IMO). En betydelig del af disse foranstaltninger kan betragtes som omkostningseffektive, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at eventuelle driftsomkostninger eller investeringsomkostninger tilbagebetales. Denne uoverensstemmelse kan forklares med, at der findes markedsmæssige hindringer for anvendelsen af disse teknologier og operationelle foranstaltninger som f.eks. mangel på pålidelige oplysninger om skibes brændstoffektivitet eller mangel på teknologier til ombygning af skibe, manglende adgang til finansiering af investeringer i skibes effektivitet og splittede incitament, eftersom skibsejerne ikke vil få fuld fordel af deres investeringer i skibenes effektivitet, da brændstofregningerne betales af operatørerne.

---

<sup>1</sup> Beslutning 1/CP.16 af partskonferencen under UNFCCC ("Cancún-aftalerne").

<sup>2</sup> Baseret på den fjerde vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC).

<sup>3</sup> Det Europæiske Råds konklusioner af 29-30.10.2009 og Europa-Parlamentets beslutning af 4.2.2009 (2008/215(INI)).

<sup>4</sup> COM(2010)2020 final.

<sup>5</sup> Direktiv 2003/87/EF og beslutning 406/2009/EF.

<sup>6</sup> COM(2011)0144 final.

<sup>7</sup> Revision of Marpol, bilag VI.

### *Mandat til en indsats på EU-niveau*

Den forventede stigning i CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibsfart stemmer ikke overens med EU's mål, og dette påvirker klimaændringerne negativt. Endvidere er international søtransport på EU-plan fortsat den eneste transportform, som ikke er omfattet af EU's forpligtelse til at mindske drivhusgasemissioner, og som kræver en supplerende indsats fra alle andre sektorer.

Rådet og Parlamentet mindede om en tidligere forpligtelse til at gribe ind i klima- og energipakken, som blev vedtaget den 23. april 2009: "*Hvis medlemsstaterne ikke senest den 31. december 2011 har godkendt en international aftale indgået inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om medtagelse af emissionerne fra international søfart i reduktionsmålene, eller hvis Fællesskabet ikke inden samme dato har godkendt en sådan aftale inden for rammerne af UNFCCC, bør Kommissionen forelægge et forslag om medtagelse af emissionerne fra international søfart i Fællesskabets reduktionsforpligtelse med henblik på den foreslåede retsacts ikrafttræden senest i 2013. Et sådant forslag bør begrænse eventuelle negative følger for Fællesskabets konkurrenceevne mest muligt og samtidig tage hensyn til de potentielle miljømæssige fordele.*"<sup>8</sup>

Denne frist er overskredet uden tilstrækkelige internationale tiltag, idet EEDI trods sin anvendelse ikke ventes alene at kunne opnå absolutte emissionsreduktioner sammenlignet med referenceårene, hvis den forventede vækst i trafikken realiseres. Kommissionen iværksatte derfor forberedende aktiviteter for at sætte ind over for drivhusgasemissioner fra international søtransport.

### *Behov for en trinvis metode til at mindske drivhusgasemissioner fra søtransport*

I dag kendes det præcise omfang af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre drivhusgasemissioner fra EU-relateret søtransport ikke som følge af den manglende overvågning og rapportering af sådanne emissioner. Konsekvensanalysen og høringen af interesserede parter (se afsnit 2) viste, at et robust system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af drivhusgasemissioner fra søtransport er en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller effektivitetsstandard, uanset om den anvendes på EU-plan eller globalt.

Endvidere bør et robust MRV-system bidrage til at fjerne markedshindringerne, navnlig i forbindelse med manglen på oplysninger om skibes effektivitet. På grundlag af resultaterne af konsekvensanalysen ventes det, at der ved at indføre MRV kan opnås drivhusgasemissionsreduktioner på op til 2 % sammenlignet med status quo og en reduktion af de samlede nettoomkostninger på op til EUR 1,2 mia. inden 2030.

Ved indledningsvist at indføre MRV bliver der mere tid til at drøfte og træffe beslutning om emissionsreduktionsmål, markedsbaserede foranstaltninger og effektivitetsstandarder med henblik på at opnå disse reduktioner med færrest mulige omkostninger. Dette er navnlig relevant for drøftelser på globalt plan i IMO.

Da Kommissionen klart foretrækker foranstaltninger på globalt plan, bør EU's MRV-system tjene som eksempel for gennemførelsen af et globalt MRV-system med det formål at fremskynde de internationale drøftelser. I denne forbindelse vil der blive foretaget rapporteringer til IMO, når det er relevant. Når der er truffet beslutning om et globalt system, bør den foreslåede forordning ændres for at bringe EU's MRV-system i overensstemmelse med det globale system.

<sup>8</sup> Betragtning 2 i beslutning nr. 406/2009/EF og betragtning 3 i direktiv 2009/29/EF.

## 2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

### *Høring af interesserede parter*

For at gennemgå de politiske løsningsmodeller i IMO's anden undersøgelse af drivhusgasemissioner fra 2009<sup>9</sup> og i CE Delfts undersøgelse fra 2009<sup>10</sup> blev der nedsat en arbejdsgruppe (WG6) under det europæiske klimaændringsprogram II (ECCP). Denne gruppe har ligeledes tilladt formelle tekniske høringer af interesserede parter og ydet bidrag til den eksterne støtte, f.eks. ved at begrænse de politiske løsningsmodeller. I 2011 blev der arrangeret tre todagesmøder med over 100 deltagere fra nationale forvaltninger fra EU og internationale skibsfartssammenslutninger og andre sammenslutninger samt ngo'er. Mødereferaterne, baggrundsdokumenterne og en præsentation af møderne findes på Kommissionens websted for offentlige oplysninger<sup>11</sup>.

Endvidere etablerede Kommissionen en platform på højt niveau med eksperter på højt niveau fra søtransportsektoren for at indlede en direkte strategisk drøftelse med næstformand Kallas og kommissær Hedegaard. Disse møder blev holdt den 3. februar 2011, 28. juni 2011 og 7. november 2011.

Der blev holdt en offentlig onlinehøring fra den 19. januar til den 12. april, dvs. over 12 uger. Høringen blev offentliggjort i en pressemeddelelse og gennemført ved hjælp af de "generelle principper og minimumsstandarder ved Kommissionens høring af interesserede parter".

Høringen bekræfter, at en global aftale i IMO ses som den bedste mulighed for på langt sigt at opnå drivhusgasemissionsreduktioner inden for skibsfart. Hvad angår en europæisk foranstaltning, er der generel enighed om, at der bør være lige betingelser for alle skibe, som benytter europæiske havne. Det er ligeledes bred enighed om, at en markedsbaseret foranstaltning eller effektivitetsstandard skal ledsages af gennemsigtig og robuste overvågning af emissioner. Formålet med denne overvågning bør være at undgå unødige administrative byrder og sikre præcise rapporteringsresultater. Flere resultater kan ses på Kommissionens websted<sup>12</sup>.

Endelig blev der den 5. december 2012 afholdt endnu et møde for interesserede parter med 120 deltagere fra industrien, ngo'er, medlemsstater og tredjelande med fokus på udformningen af et MRV-system i EU. På dette møde bekræftedes det, at der er behov for et MRV-system, eftersom der ikke findes fyldestgørende data om CO<sub>2</sub>-emissioner i dag. Der findes allerede flere initiativer til overvågning og rapportering af brændstofforbrug, CO<sub>2</sub>-emissioner og energieffektivitet inden for skibsfart. Deltagerne var generelt enige om, at et MRV-system bør baseres på de oplysninger, som kræves i henhold til internationale konventioner, og som allerede findes om bord på skibe for at mindske den administrative byrde. Præsentationerne og konklusionerne offentliggøres på Kommissionens websted<sup>13</sup>.

### *Konsekvensanalyse*

I konsekvensanalysen analyseres og sammenlignes flere politiske løsningsmodeller for markedsbaserede foranstaltninger og en løsningsmodel, der kun omfatter et MRV-system. Hovedkonklusionerne er følgende:

<sup>9</sup> Den anden IMO-undersøgelse af drivhusgasemissioner, 2009.

<sup>10</sup> CE Delft, 2009 ([http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg\\_ships\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf)).

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm).

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm).

- De vigtigste markedshindringer for gennemførelsen af omkostningseffektive reducerende foranstaltninger er:
  - i) mangel på pålidelige oplysninger om skibes brændstoffektivitet eller tilgængelige teknologier til ombygning af skibe
  - ii) manglende adgang til finansiering af investeringer i skibes effektivitet
  - iii) splittede incitament, eftersom skibsejerne ikke vil få fordel af deres investeringer i skibes effektivitet, da brændstofregningerne på grund af strukturen i skibsfart ofte betales af operatørerne.

Det er afgørende, at disse markedshindringer fjernes, for at foranstaltningerne kan blive en succes.

- Der er store muligheder for at reducere emissioner fra skibsfart gennem en række tekniske og operationelle foranstaltninger, som primært har til formål at forbedre skibenes energieffektivitet. Besparelserne på brændstofomkostningerne i forbindelse med de fleste af disse tekniske eller operationelle foranstaltninger opvejer de forventede omkostninger.
- Alle de analyserede politiske løsningsmodeller medfører nettofordele med hensyn til miljømæssige (reduktion af CO<sub>2</sub> og andre emissioner), økonomiske (nettoomkostningsbesparelser i søtransportsektoren) og sociale virkninger (færre helbredsproblemer som følge af lavere SO<sub>x</sub>- og partikelemissioner samt jobskabelse).
- Der findes to typer erstatningsfonde - en bidragsbaseret fond med en fastlagt kulstofpris og en målbaseret fond med et defineret reduktionsmål og indirekte prisfastsættelse - samt et emissionshandelssystem (ETS) inden for søtransport, som kan give flest muligt fordele med hensyn til emissionsreduktioner og omkostningsbesparelser.

De ventes at være den bedste løsning i forhold til markedshindringerne og at medføre emissionsreduktioner på omkring 10 % inden 2030 sammenlignet med 2005. Der kan opnås betydelige nettoomkostningsbesparelser for skibsfartssektoren, såfremt markedshindringerne kan fjernes helt (helt op til EUR 12 mia. i 2030 og i gennemsnit op til EUR 5 mia. pr. år). Der kan navnlig opnås store besparelser ved at gennemføre eksisterende teknologier til brændstoffektivitet til negative omkostninger i denne sektor, og sammen med operationelle foranstaltninger reduceres CO<sub>2</sub>-emissionerne yderligere.

- Løsningsmodellen, der kun omfatter et MRV-system, vil medføre mere begrænsede emissionsreduktioner, anslået til op til 2 % i 2030 (sammenlignet med referencescenariet), og deraf følgende omkostningsbesparelser på op til omkring EUR 1,2 mia. i 2030 (gennemsnitlig omkring EUR 900 mio. pr. år). Dermed fjernes markedshindringerne i form af mangel på oplysninger, idet der udarbejdes oplysninger om brændstofforbrug, og idet der på ledelsesplan skabes øget opmærksomhed på potentielle omkostningsbesparelser på brændstof. Gennemførelsesomkostningerne anslås til omkring EUR 26 mio. pr. år (idet skibe på under 5 000 BT ikke medtages). Generelt er det relative cost/benefit-forhold i denne løsningsmodel meget højt.

Alle resultater fremlægges i konsekvensanalysen, som medfølger forslaget.

## *Resumé af forslaget*

Hovedformålet med denne forordning er at etablere et europæisk MRV-system for CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner. For at mindske administrationsudgifterne i forbindelse dermed og samtidig sikre fyldestgørende resultater foreslås der enkle og minimale MRV-krav. Tilgangen er således udformet, så der så vidt muligt anvendes eksisterende data om bord på skibe.

De operationelle karakteristika i det foreslåede MRV-system vil således være følgende:

- Fokus på CO<sub>2</sub> som den vigtigste drivhusgas, der udledes af skibe, og på andre klimarelevante oplysninger som f.eks. oplysninger om effektivitet for at sætte ind over for de markedsræssige hindringer for anvendelsen af omkostningseffektive modvirkningsforanstaltninger samt for at ensrette MRV med IMO's drøftelser om effektivitetsstandarder for eksisterende skibe
- Beregning af årlige CO<sub>2</sub>-emissioner baseret på brændstofforbrug og brændstoftype samt energieffektivitet ved hjælp af tilgængelige data fra logbøger, "noon reports" og bunkerleveringsattester
- Anvendelse af eksisterende strukturer og organer i søfartssektoren, navnlig anerkendte organisationer, som kan verificere emissionsrapporter og udstede overensstemmelsesdokumenter
- Små emissionskilder (skibe på under 5 000 BT), der udgør omkring 40 % af flåden, men kun 10 % af de samlede emissioner, er ikke omfattet

I princippet kan MRV-systemet også omfatte emissioner af andre drivhusgasser og klimapåvirkende og luftforurenende stoffer som SO<sub>x</sub> og NO<sub>x</sub>. En sådan integreret tilgang kunne give en lang række relevante miljøoplysninger og samtidig udnytte synergieffekterne til fordel for skibsfartssektoren og de offentlige myndigheder. Den foreslåede minimale MRV-tilgang baseret på eksisterende dokumenter og udstyr om bord på skibe kan imidlertid ikke anvendes til at måle andre emissioner end CO<sub>2</sub>. Endvidere anses det måleudstyr, der kræves til andre emissioner end CO<sub>2</sub>, ikke for at være tilstrækkeligt pålideligt og kommercielt tilgængeligt til brug til søs. På dette trin bør det foreslåede MRV-system derfor kun gennemføres for CO<sub>2</sub>-emissioner. Dette anvendelsesområde vil med fordel kunne revurderes på et senere tidspunkt.

Hvad angår det geografiske omfang af overvågningen, vil følgende ruter i princippet være omfattet for alle skibe uden forskelsbehandling og uanset deres flag:

- sejladser internt i EU
- sejladser fra den seneste havn uden for EU til den første anløbshavn i EU (sejladser ind i EU)
- sejladser fra en havn i EU til den næste anløbshavn uden for EU (sejladser ud af EU)

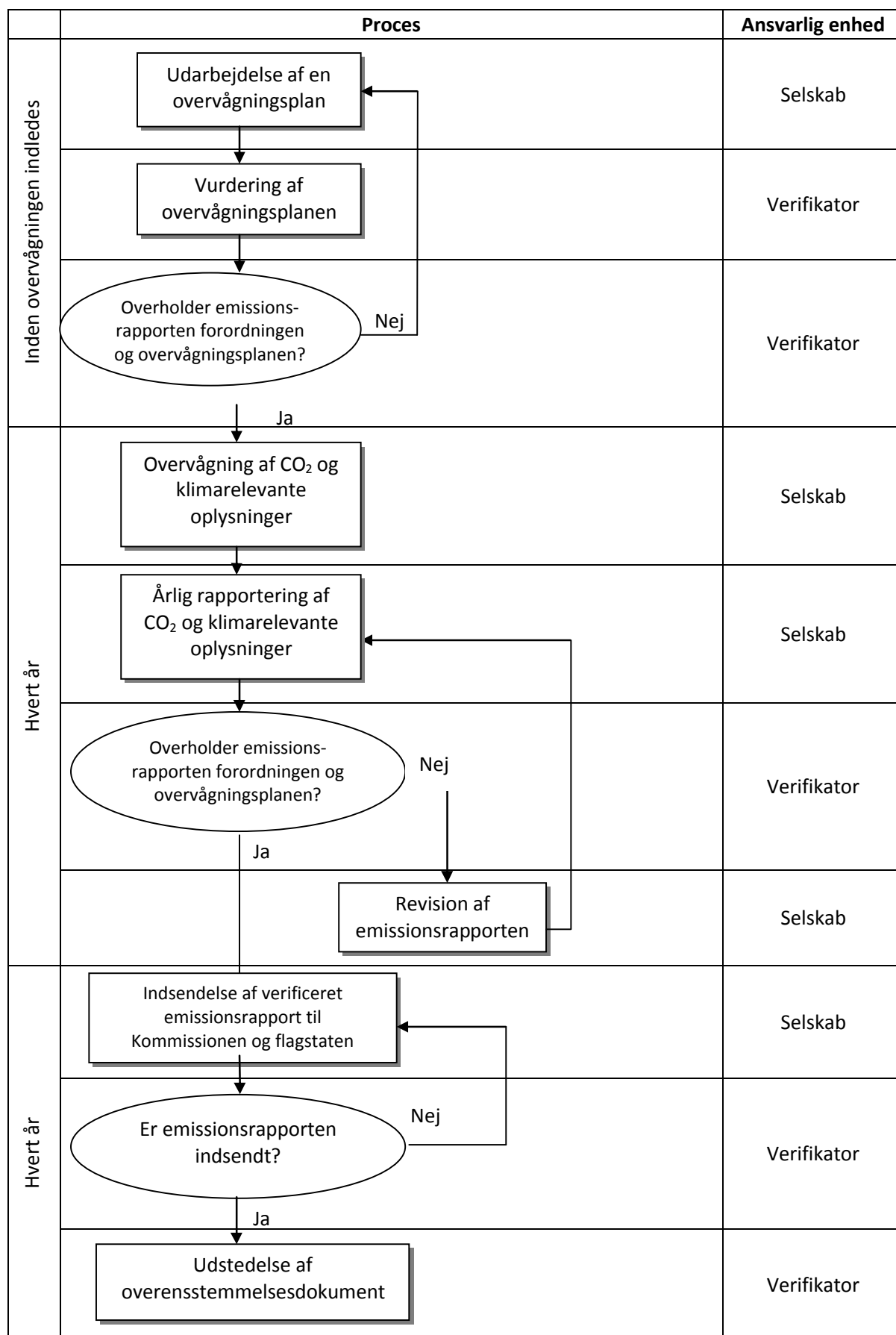
Gennemløbet baseres på en standardtilgang. Det foreslås at anvende en minimal tilgang og give en række opgaver til Kommissionen, som bistås af Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA). Opgaver vedrørende kontrol af overvågningsplaner, emissionsrapporter, kommunikation med skibsejere og operatører og udstedelse af overensstemmelsesdokumenter varetages af akkrediterede tredjepartsverifikatorer. Sådanne organer, som kan omfatte anerkendte organer, har allerede omfattende erfaring og spiller en vigtig rolle inden for søfartssikkerhed. Håndhævelsen af MRV-forpligtelserne sikres af medlemsstaterne, mere konkret af havnestatens myndigheder, der anvender eksisterende kontrolmekanismer i flagstaten og havnestaten samt data offentliggjort af Kommissionen.

Det foreslåede MRV-system kan konverteres til et globalt system med ganske få tilpasninger, eftersom det anvender internationalt krævede dokumenter og eksisterende strukturer som flagstats- og havnestatsmyndigheder og klassifikationsselskaber.

For at lette gennemførelsen af det foreslåede MRV-system er der behov for mere specifikke regler for verifikation og akkreditering af verifikatorer. Derudover bør beskrivelsen af de fire overvågningsmetoder og bestemmelsen af andre klimarelevante oplysninger som effektivitetsindikatorerne i bilag I og II i den foreslåede forordning revideres med udgangspunkt i videnskabelige beviser og udvikling af internationale standarder. Kommissionen bør i denne henseende have beføjelser til at vedtage relevante delegerede retsakter.

For at forenkle udarbejdelsen af overvågningsplaner, rapportering og verifikation af emissioner og andre klimarelevante oplysninger anvendes elektroniske skabeloner. Disse skabeloner indsendes og vedtages af Kommissionen baseret på gennemførelsesretsakter.

De enkelte trin i MRV-processen er illustreret i følgende figur.





### 3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

#### *Retsgrundlag*

Retsgrundlaget for dette lovforslag er artikel 192, stk. 1, i TEUF. Forslaget forfølger en lovlig målsætning inden for anvendelsesområdet for artikel 191, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, nemlig bekæmpelse af klimaændringer. Formålet med lovforslaget er at sikre, at drivhusgasemissioner fra skibe overvåges og rapporteres, og dermed at forbedre de tilgængelige oplysninger til udarbejdelse af politikker og beslutningstagning i forbindelse med Unionens forpligtelser vedrørende klimaændringer og give incitamenter til modvirkningsforanstaltninger. Denne målsætning kan ikke nås med foranstaltninger, som er mindre restriktive end lovforslaget.

#### *Nærhedsprincippet*

For at EU-foranstaltninger kan være berettigede, skal nærhedsprincippet overholdes.

##### a) Problemets tværnationale karakter (nødvendighedstest)

Den tværnationale karakter af klimaændringer og søtransport er vigtige elementer, når det skal bestemmes, om der er behov for EU-foranstaltninger. Nationale foranstaltninger alene vil ikke være tilstrækkelige til at nå målene i hvidbogen om transport. Unionen skal derfor etablere rammer, der kan bidrage til at opfylde internationale krav såvel som EU-krav, sikre harmoniseret overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport.

##### b) Effektivitetstest (merværdi)

Eftersom det er mere effektivt, vil foranstaltninger på EU-plan vil give klare fordele frem for foranstaltninger på medlemsstatsligt plan. Eftersom de overordnede forpligtelser vedrørende klimaændringer indgås på EU-plan, herunder emissionsreduktionsmålet for søtransportsektoren for 2050 som fastlagt i hvidbogen om transport, er det også effektivt at udvikle de krævede MRV-regler på dette plan. Endvidere sikres effektiviteten i denne rammeloavgivning ved at anvende harmoniseret MRV for sejlads mellem havne i forskellige medlemsstater, som udgør omkring 90 % af anløbshavnene i EU's medlemsstater. Endvidere kan man ved at sætte ind på EU-plan undgå konkurrenceforvridning på det indre marked ved at sikre lige miljømæssige begrænsninger for de skibe, der anløber EU's havne.

#### *Proportionalitetsprincippet*

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

Det rækker ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målet om at indsamle pålidelige data om drivhusgasemissioner fra skibe. Endvidere er MRV-metoden i den foreslåede forordning baseret på oplysninger, som allerede i dag findes om bord på skibe. Der er ikke brug for yderligere udstyr.

Proportionaliteten i den foreslåede foranstaltning sikres ligeledes ved at fokusere på CO<sub>2</sub>-emissioner, som udgør omkring 98 % af drivhusgasemissionerne i skibsfartssektoren, samt på store skibe på over 5 000 bruttotons (BT). Dermed udelukkes næsten halvdelen af de omkring 19 000 skibe på over 300 BT, som anløb EU's havne i 2010<sup>14</sup>, men forslaget dækker stadig omkring 90 % af de samlede emissioner fra skibe.

---

<sup>14</sup> IHS Fairplay, 2011

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Som anført i finansieringsoversigten til dette forslag vil forordningen blive gennemført inden for det eksisterende budget og får ingen indvirkning på den flerårige finansielle ramme. Omkostningerne til it-udvikling til den nødvendige tilpasning af et eksisterende værktøj, som hostes og drives af EMSA, ventes at være begrænset til omkring EUR 0,5 mio. EMSA's involvering afhænger af de supplerende arbejdsopgaver, agenturet skal løse efter aktivering og godkendelse af EMSA's bestyrelse.

#### **5. FAKULTATIVE ELEMENTER**

##### *Revurderings-/revisionsklausul*

Forslaget omfatter en bestemmelse, hvorved Kommissionen kan revurdere forslaget i lyset af den internationale udvikling, navnlig i tilfælde af at der indføres et globalt MRV-system via IMO. I så fald bør den foreslåede forordning revurderes og om nødvendigt ændres, så bestemmelserne om MRV stemmer overens med det internationale system.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING****om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,  
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og  
 efter indsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>15</sup>,  
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>16</sup>,  
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Klima- og energipakken<sup>17</sup>, hvori alle økonomiske sektorer, herunder den internationale skibsfart, opfordres til at bidrage til at nå disse emissionsreduktioner, indeholder et klart mandat: "Hvis medlemsstaterne ikke senest den 31. december 2011 har godkendt en international aftale indgået inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om medtagelse af emissionerne fra international søfart i reduktionsmålene, eller hvis Fællesskabet ikke inden samme dato har godkendt en sådan aftale inden for rammerne af UNFCCC, bør Kommissionen forelægge et forslag om medtagelse af emissionerne fra international søfart i Fællesskabets reduktionsforpligtelse med henblik på den foreslåede retsakts ikrafttræden senest i 2013. Et sådant forslag bør begrænse eventuelle negative følger for Fællesskabets konkurrenceevne mest muligt og samtidig tage hensyn til de potentielle miljømæssige fordele."
- (2) I juli 2011 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) tekniske og operationelle foranstaltninger, navnlig designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet (SEEMP), som skal medføre forbedringer med hensyn til at mindske den ventede stigning i drivhusgasemissioner, men som ikke i sig selv kan føre til de absolutte drivhusgasemissioner fra international skibsfart, som er nødvendige for at sikre, at bestræbelserne stemmer overens med målet om at begrænse den globale temperaturstigning til 2° C.

---

<sup>15</sup> EUT C ...af ..., s. .

<sup>16</sup> EUT C ...af ..., s. .

<sup>17</sup> Beslutning nr. 406/2009/EF og direktiv 2009/29/EF.

- (3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissionerne fra skibe reduceres med op til 75 % ved at anvende operationelle foranstaltninger og gennemføre eksisterende teknologier, idet en betydelig del af disse foranstaltninger kan betragtes som omkostningseffektive, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.
- (4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO<sub>2</sub>-emissioner baseret på skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser.
- (5) Vedtagelsen af foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner og brændstofforbrug hæmmes af eksisterende markedshindringer som mangel på pålidelige oplysninger om skibes brændstoffektivitet eller mangel på tilgængelige teknologier til ombygning af skibe, manglende adgang til finansiering af investeringer i skibes effektivitet og splittede incitament, eftersom skibsejerne ikke vil få fuld fordel af deres investeringer i skibes effektivitet, da brændstofregningerne betales af operatørerne.
- (6) Resultaterne af høringen af interesserede parter og drøftelserne med de internationale partnere viser, at der bør anvendes en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse vedrørende reduktion af drivhusgasser med gennemførelse af et robust MRV-system for CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport som det første trin og fastsættelse af priserne for disse emissioner på et senere trin. Denne tilgang gør det lettere at gøre betydelige fremskridt på internationalt plan med hensyn til at nå til enighed om målene for reduktion af drivhusgasemissioner og supplerende foranstaltninger med henblik på at opnå disse reduktioner med mindst mulige omkostninger.
- (7) Indførelsen af et MRV-system i Unionen ventes at medføre emissionsreduktioner på op til 2 % sammenlignet med status quo og en reduktion i de samlede nettoomkostninger på op til EUR 1,2 mia. inden 2030, eftersom dette kan bidrage til at fjerne markedshindringerne, navnlig vedrørende manglen på oplysninger om skibes effektivitet. Disse lavere transportomkostninger bør fremme den internationale handel. Endvidere er et robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller effektivitetsstandard, uanset om det anvendes i EU eller globalt. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.
- (8) Alle sejladser i Unionen, alle sejladser ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejladser fra Unionen fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen bør anses for relevante med hensyn til overvågning. CO<sub>2</sub>-emissioner i EU-havne, herunder når skibe ligger ved kaj eller bevæger sig i en havn, bør også være omfattet, navnlig eftersom der findes specifikke foranstaltninger til at reducere eller undgå dem. Disse regler bør anvendes uden forskelsbehandling for alle skibe, uanset deres flag.
- (9) Det foreslåede MRV-system bør udformes som en forordning for at tage højde for de komplicerede og yderst tekniske bestemmelser, der indføres, og behovet for ensartede regler for hele Unionen for at afspejle søfartens internationale karakter med de utallige skibe, der ventes at anløbe havnene i forskellige medlemsstater, og for at fremme gennemførelsen i hele Unionen.

- (10) Et robust skibsspecifikt MRV-system i Unionen bør baseres på en beregning af emissionerne fra det brændstof, der forbruges på sejlader til og fra EU's anløbshavne, eftersom oplysninger om brændstofsalg ikke kan give en tilstrækkelig præcis vurdering af brændstofforbruget inden for det specifikke område på grund af skibenes store tankkapacitet.
- (11) Unionens MRV-system bør også omfatte andre klimarelevante oplysninger for at kunne bestemme skibes effektivitet eller foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.
- (12) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost/benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af drivhusgasemissionerne fra søtransport i fare, bør reglerne for MRV kun gælde store udledningsskilder. Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, der anløber og forlader Unionens havne, er der valgt en grænse på 5 000 bruttotons (BT). Skibe på over 5 000 BT udgør omkring 55 % af de skibe, der anløber Unionens havne, og står for omkring 90 % af emissionerne. Denne grænse anvendes uden forskelsbehandling og sikrer, at de fleste relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed systemets miljøeffektivitet.
- (13) For at reducere det administrative arbejde for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne udelukkende fokusere på CO<sub>2</sub>, eftersom dette er langt den mest relevante drivhusgas, der udledes af søtransport, idet den udgør op til 98 % af sektorens drivhusgasemissioner.
- (14) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. Skibsejere bør derfor have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder: brug af bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.
- (15) Ethvert selskab, som er ansvarligt for en hel rapporteringsperiode for et skib, der udøver skibsfartsaktiviteter, anses for at være ansvarligt for alle de overvågnings- og rapporteringskrav, som opstår i forbindelse med denne rapporteringsperiode, herunder indsendelse af en emissionsrapport, som er verificeret på tilfredsstillende vis. I tilfælde af ejerskifte er den nye ejer kun ansvarlig for de overvågnings- og rapporteringsforpligtelser, som vedrører den rapporteringsperiode, hvor ejerskiftet har fundet sted. For at fremme opfyldelsen af disse mål bør den nye ejer modtage en kopi af den seneste overvågningsplan og, hvor det er relevant, et overensstemmelsesdokument. Ejerskifte bør ligeledes medføre en ændring af overvågningsplanen, så skibets nye ejer kan foretage egne valg med hensyn til overvågningsmetode.
- (16) Andre drivhusgasser og klimapåvirkende eller luftforurenende stoffer bør ikke omfattes af Unionens MRV-system på dette trin for at undgå krav om at installere måleudstyr, som ikke er tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, hvilket kan hæmme gennemførelsen af Unionens MRV-system.

- (17) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører bør rapporteringen og offentliggørelsen af de rapporterede oplysninger tilrettelægges årligt. Fortrolighedsproblemer bør løses ved at begrænse offentliggørelsen af emissioner, brændstofforbrug og effektivitetsrelaterede oplysninger til årlige gennemsnit og samlede tal. De data, der rapporteres til Kommissionen, bør integreres med statistikker, i det omfang disse data er relevante for udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/504/EU af 17. september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.
- (18) Verifikation af akkrediterede verifikatorer bør sikre, at overvågningsplaner og emissionsrapporter er korrekte og overholder kravene i denne forordning. Som et vigtigt element med hensyn til at forenkle verifikationen bør verifikatorer kontrollere dataenes troværdighed ved at sammenligne de rapporterede data med skøn baseret på skibets sporingsdata og karakteristika. Disse skøn kan stilles til rådighed af Kommissionen. Verifikatorer bør være uafhængige og kompetente personer eller juridiske enheder og bør akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer, der er etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 339/93<sup>19</sup>.
- (19) Et overensstemmelsesdokument udstedt af verifikatoren bør opbevares om bord på skibene for at vise, at de opfylder forpligtelserne vedrørende overvågning, rapportering og verifikation. Verifikatorerne bør underrette Kommissionen om, at de har udstedt sådanne dokumenter.
- (20) Baseret på erfaring fra lignende opgaver vedrørende søfartssikkerhed bør Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) støtte Kommissionen ved at gennemføre visse opgaver.
- (21) Misligholdelse af bestemmelserne i denne forordning bør medføre sanktioner. Håndhævelsen af forpligtelserne vedrørende MRV-systemet bør tage udgangspunkt i eksisterende instrumenter, nemlig de instrumenter, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater<sup>20</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol<sup>21</sup>, samt i oplysninger om udstedelse af overensstemmelsesdokumenter. Kommissionen bør tilføje det dokument, der bekræfter, at skibet opfylder overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne, til listen over certifikater og dokumenter, jf. artikel 13, stk. 1, i direktiv 2009/16/EF.
- (22) I henhold til direktiv 2009/16/EF kan skibe tilbageholdes i tilfælde af manglende certifikater, som skal opbevares om bord. For skibe, hvis manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne strækker sig over mere end én rapporteringsperiode, er det ikke desto mindre relevant at give mulighed for bortvisning. Der bør i denne henseende gives mulighed for at afhjælpe situationen inden for rimelig tid.
- (23) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 af 21. maj 2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af

---

<sup>18</sup> EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

<sup>19</sup> EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

<sup>20</sup> EUT L 315 af 28.5.2009, s. 132.

<sup>21</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt plan og EU-niveau<sup>22</sup> bør ændres for at fastsætte krav vedrørende overvågning og rapportering af medlemsstaternes CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport i henhold til denne forordning.

- (24) Unionens MRV-system bør tjene som model for gennemførelsen af et globalt MRV-system. Et globalt MRV-system er at foretrække, idet det angiveligt vil være mere effektivt på grund af det større anvendelsesområde. Kommissionen bør i denne forbindelse løbende dele relevante oplysninger om gennemførelsen af denne forordning med IMO og andre relevante internationale organer, og relevante oplysninger bør indsendes til IMO. Såfremt der indgås en aftale om et globalt MRV-system, bør Kommissionen revurdere Unionens MRV-system for at ensrette det med det globale system.
- (25) For at gøre brug af bedste praksis og videnskabelige beviser bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 med henblik på at revurdere visse tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (26) For at sikre ensartede betingelser for brug af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger til Kommissionen og de involverede stater, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser<sup>23</sup>.
- (27) Målet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig på grund af søfartens internationale karakter og kan således bedre opfyldes på EU-plan på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (28) Reglerne om etablering af MRV-systemet bør være i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>24</sup> og med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i

---

<sup>22</sup> EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13-40.

<sup>23</sup> EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

<sup>24</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>25</sup>.

- (29) Denne forordning bør træde i kraft den 1. juli 2015 for at sikre, at medlemsstaterne og de relevante interesserede parter har tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger for anvendelsen af denne forordning, inden den første rapporteringsperiode starter den 1. januar 2018 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## KAPITEL I

### GENERELLE BESTEMMELSER

#### *Artikel 1*

##### **Formål**

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO<sub>2</sub>) og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

#### *Artikel 2*

##### **Anvendelsesområde**

1. Denne forordning gælder for skibe på over 5 000 bruttotons med hensyn til de emissioner, der udledes, når de sejler fra den seneste anløbshavn til en havn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion til den næste anløbshavn samt i havne under en medlemsstats jurisdiktion.
2. Denne forordning gælder ikke krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer og skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, og statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål.

#### *Artikel 3*

##### **Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- a) "emissioner": udledning af CO<sub>2</sub> i atmosfæren fra skibe, jf. artikel 2
- b) "anløbshavn": en havn, hvor et skib standser for at laste eller losse fragt samt ud- eller indskibe passagerer, dog ikke en havn, hvor det standser udelukkende for at påfylde brændstof eller proviantere og/eller skifte besætning
- c) "selskab": ejeren af et skib, jf. artikel 2, eller en anden person som f.eks. forvalteren eller bareboat-befragteren, som har påtaget sig ansvaret for at drive skibet for ejeren
- d) "bruttotonnage" eller "BT": den metriske bruttotonnage beregnet i henhold til reglerne for måling af tonnage i bilag I til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe fra 1969

---

<sup>25</sup> EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.



- e) "verifikator": juridisk enhed, som gennemfører verifikationsaktiviteter, som akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008<sup>26</sup> og denne forordning
- f) "verifikation": de aktiviteter, der udføres af en verifikator, for at vurdere om de af selskabet indsendte dokumenter opfylder kravene i denne forordning
- g) "andre klimarelevante oplysninger": oplysninger vedrørende skibes brændstofforbrug, transportarbejde og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og vurdere skibenes præstationer
- h) "emissionsfaktor": den gennemsnitlige emission af en drivhusgas i forhold til aktivitetsdata for en kildestrøm, hvor der antages en fuldstændig oxidation i forbindelse med forbrændingen og en komplet omdannelse i forbindelse med alle andre kemiske reaktioner
- i) "usikkerhed": en parameter, der er knyttet til resultatet af bestemmelsen af en størrelse, som beskriver spredningen i de værdier, der med rimelighed kan tilskrives den pågældende størrelse, herunder indflydelsen fra både systematiske og tilfældige faktorer, og som udtrykt i procent beskriver et konfidensinterval omkring gennemsnitsværdien, der omfatter 95 % af de beregnede værdier under hensyntagen til en eventuel asymmetri i fordelingen af værdier
- j) "konservativ": definition af en række forudsætninger for at sikre, at de årlige emissioner ikke undervurderes, og afstande eller fragtmængder ikke overvurderes
- k) "ton CO<sub>2</sub>": CO<sub>2</sub> mål i metriske tons
- l) "rapporteringsperiode": ét kalenderår, hvori emissioner skal overvåges og rapporteres

## KAPITEL II

### OVERVÅGNING OG RAPPORTERING

#### AFDELING 1

##### Principper og metoder for overvågning og rapportering

###### *Artikel 4*

##### Almindelige principper for overvågning og rapportering

1. Selskaberne skal for hvert skib overvåge og rapportere den mængde og type brændstof, der forbruges i løbet af et kalenderår i hver havn under en medlemsstats jurisdiktion og for hver sejlads med ankomst til eller afgang fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion i overensstemmelse med stk. 2-6.
2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte alle emissioner fra forbrænding af brændstof. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.
3. Overvågningen og rapporteringen skal være ensartet og sammenlignelig over tid. Selskaberne skal anvende samme overvågningsmetoder og datasæt med forbehold af ændringer og afvigelser, som verifikatoren har godkendt.

---

<sup>26</sup> EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

4. Selskaberne skal indhente, registrere, samle, analysere og dokumentere overvågningsdata, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer og aktivitetsdata, på gennemsigtig vis for at sætte verifikatoren i stand til at gengive bestemmelsen af emissionerne.
5. Selskaberne skal sikre, at bestemmelsen af emissionerne hverken sker systematisk eller bevidst upræcist. De skal afgrænse og mindske eventuelle kilder til unøjagtigheder.
6. Selskaberne skal sikre, at det er rimeligt muligt at fastslå integriteten af de emissionsdata, som skal overvåges og rapporteres.

#### *Artikel 5*

#### **Metoder til overvågning og rapportering af emissioner fra søtransport**

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over 5 000 BT i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

## **AFDELING 2**

### **OVERVÅGNINGSPLAN**

#### *Artikel 6*

#### **Overvågningsplanens indhold og indsendelse**

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over 5 000 BT.
2. Uanset stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der første gang falder ind under denne forordnings anvendelsesområde efter den 1. januar 2018, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder, efter de første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.
3. Overvågningsplanen i stk. 1 skal bestå af fuldstændig og gennemsigtig dokumentation for overvågningsmetoden for et bestemt skib og skal mindst indeholde følgende elementer:
  - a) identifikation af skibet og skibets type, herunder skibets navn, dets registreringsnummer i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), dets registreringshavn eller hjemsted og navnet på skibets ejer
  - b) selskabets navn og adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mail-adresse på en kontaktperson
  - c) en beskrivelse af emissionskilder om bord på skibet som f.eks. hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer og de anvendte brændstoftyper
  - d) en beskrivelse af de procedurer, systemer og ansvarsområder, der anvendes til at ajourføre listen over emissionskilder i løbet af emissionsåret, så den er fuldstændig, for at sikre, at overvågningen og rapporteringen af skibets emissioner er fuldstændig

- e) en beskrivelse af de procedurer, der anvendes til at overvåge, at listen over sejlads er fuldstændig
  - f) en beskrivelse af procedurerne for overvågning af skibets brændstofforbrug, herunder:
    - i) den valgte metode, jf. bilag I, til beregning af brændstofforbruget for hver emissionskilde, herunder en beskrivelse af det anvendte måleudstyr, alt efter hvad der er relevant
    - ii) procedurer for måling af brændstofpåfyldning og brændstofindholdet i tanke, en beskrivelse af de pågældende måleinstrumenter og procedurerne, der benyttes til at registrere, hente, overføre og lagre oplysninger om målinger, alt efter hvad der er relevant
    - iii) den valgte metode til bestemmelse af densitet, hvor dette er relevant,
    - iv) en procedure til sikring af, at den samlede usikkerhed ved brændstofmåling overholder denne forordnings krav, og hvor det er muligt med henvisning til national lovgivning, klausuler i kundekontrakter eller brændstofleverandørens standarder for nøjagtighed
  - g) de anvendte emissionsfaktorer for hver brændstofftype, eller for så vidt angår alternative brændstoffer, metoderne til bestemmelse af emissionsfaktorerne, herunder fremgangsmåden ved prøveudtagning, analysemetoder, en beskrivelse af de benyttede laboratorier (og bekræftet ISO 17025-akkreditering, hvor dette er relevant)
  - h) en beskrivelse af de anvendte procedurer til bestemmelse af aktivitetsdata pr. sejlads, herunder:
    - i) procedurer, ansvarsområder og datakilder til bestemmelse og registrering af afstanden pr. sejlads
    - ii) procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af fragt og antal passagerer, alt efter hvad der er relevant
    - iii) procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af den tid, der er tilbragt til søs mellem afgangshavnen og ankomsthavnen
  - i) en beskrivelse af den anvendte metode til bestemmelse af surrogatdata til brug for manglende data
  - j) datoen for seneste ændring af overvågningsplanen.
4. Selskaberne skal anvende standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner. Der skal fastlægges tekniske regler for skabelonerne til overvågningsplanerne, jf. stk. 1, ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 25, stk. 2, i denne forordning.

## *Artikel 7*

### **Ændringer af overvågningsplanen**

Selskaberne skal løbende kontrollere, om skibets overvågningsplan afspejler skibets art og funktion, samt om overvågningsmetoden kan forbedres.

Et selskab skal ændre overvågningsplanen, såfremt en af følgende situationer forekommer:

- a) hvis der forekommer en ændring i skibets ejerforhold
- b) hvis der forekommer nye emissioner som følge af nye emissionskilder eller som følge af at der anvendes nye brændstoffer, som endnu ikke er indeholdt i overvågningsplanen
- c) hvis tilgængeligheden af data har ændret sig, fordi der anvendes nye måleinstrumenttyper, prøvetagningsmetoder eller analysemetoder eller af andre årsager, som medfører større nøjagtighed i bestemmelsen af emissionerne
- d) hvis data fremkommet ved anvendelse af den hidtidige overvågningsmetode har vist sig at være ukorrekte
- e) hvis overvågningsplanen ikke stemmer overens med kravene i denne forordning, og verifikatorerne anmoder selskabet om at ændre den.

Selskaberne skal uden unødigt ophold underrette verifikatorerne om alle forslag til ændring af overvågningsplanen.

Enhver betydelig ændring af overvågningsplanen skal vurderes af verifikatoren.

## **AFDELING 3**

### **OVERVÅGNING AF EMISSIONER OG ANDRE RELEVANTE OPLYSNINGER**

## *Artikel 8*

### **Overvågning af aktiviteter i rapporteringsperioden**

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

## *Artikel 9*

### **Overvågning pr. sejlads**

På grundlag af den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, skal selskaberne for hvert skib og for hver sejlads til og fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion overvåge følgende oplysninger i overensstemmelse med del A i bilag I og bilag II:

- a) afgangshavn og ankomsthavn, herunder dato og tidspunkt for afgang og ankomst
- b) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt og fordelt på brændstof, der forbruges inden for og uden for emissionskontrolområderne
- c) udledt CO<sub>2</sub>
- d) tilbagelagt distance

- e) tid til søs
- f) fragt
- g) transportarbejde.

#### *Artikel 10*

### **Årlig overvågning**

På grundlag af den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, skal selskabet for hvert skib og for hvert kalenderår overvåge følgende parametre i overensstemmelse med del A i bilag I og bilag I:

- a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt og fordelt på brændstof, der forbruges inden for og uden for emissionskontrolområderne
- b) samlet udledt CO<sub>2</sub>
- c) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion
- d) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejlads med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion
- e) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejlads til havne under en medlemsstats jurisdiktion
- f) CO<sub>2</sub>-emissioner udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj
- g) samlet tilbagelagt distance
- h) samlet tid til søs
- i) samlet transportarbejde
- j) gennemsnitlig energieffektivitet.

## **AFDELING 4**

### **RAPPORTERING**

#### *Artikel 11*

### **Emissionsrapportens indhold**

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner og andre klimarelevante oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.
2. Såfremt et skibs ejerforhold ændres, skal det nye selskab sikre, at hvert skib, som det er ansvarligt for, opfylder kravene i denne forordning for hele den rapporteringsperiode, hvor det er ansvarligt for det relevante skib.
3. Selskabernes emissionsrapport, jf. stk. 1, skal indeholde følgende oplysninger:
  - (a) data, der identificerer skibet og selskabet, herunder:

- i) skibets navn
  - ii) IMO-registreringsnummeret
  - iii) registreringshavn eller hjemsted
  - iv) skibets tekniske effektivitet (designindekset for energieffektivitet (EEDI) eller den anslåede indekssværdi (EIV) i overensstemmelse med IMO's beslutning MEPC.215 (63), hvor dette er relevant)
  - v) skibsejerens navn
  - vi) skibsejerens adresse og hjemsted
  - vii) selskabets navn (hvis det ikke er skibsejeren)
  - viii) selskabets adresse (hvis det ikke er skibsejeren) og hjemsted
  - ix) adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mail-adresse på en kontaktperson
- (b) oplysninger om den anvendte overvågningsmetode og den dermed forbundne usikkerhed
- (c) resultaterne af den årlige overvågning af parametre i overensstemmelse med artikel 10.

#### *Artikel 12*

##### **Emissionsrapportens format**

1. Emissionsrapporten, jf. artikel 11, skal indsendes ved hjælp af automatiske systemer og komplette dataudvekslingsformater, herunder elektroniske skabeloner.
2. Der skal fastlægges tekniske regler for dataudvekslingsformatet, herunder elektroniske skabeloner, jf. stk. 1, ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 25, stk. 2, i denne forordning.

#### KAPITEL III

##### **VERIFIKATION OG AKKREDITERING**

#### *Artikel 13*

##### **Akkrediteringsaktiviteternes omfang og verifikationsrapport**

1. Verifikatoren vurderer, om overvågningsplanen, jf. artikel 6, opfylder kravene i artikel 6 og 7. Såfremt vurderingen indeholder henstillinger, som skal indarbejdes i overvågningsplanen, skal det relevante selskab revidere overvågningsplanen, inden rapporteringsperioden starter.
2. Verifikatoren skal vurdere, om emissionsrapporten opfylder kravene i artikel 8 til 11 og i bilag I og II.
3. Verifikatoren skal navnlig sikre, at emissionerne og andre klimarelevante oplysninger i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen, jf. artikel 6. Verifikatoren skal ligeledes sikre, at emissionerne og andre klimarelevante oplysninger, der fremgår af rapporterne, stemmer overens med de data, der er beregnet ud fra andre kilder i overensstemmelse med bilag I og II.

4. Såfremt verifikatoren i sin vurdering konkluderer, at emissionsrapporten ifølge verifikatorens oplysninger ikke indeholder væsentlige ukorrekte angivelser og fejl, udsteder verifikatoren en verificeringsrapport. Verificeringsrapporten skal præcisere alle de forhold, som er relevante for verifikatorens udførte arbejde.
5. Såfremt det i vurderingerne konkluderes, at emissionsrapporten indeholder væsentlige ukorrekte angivelser, fejl, uoverensstemmelser eller ikke opfylder kravene i artikel 11 og 14 og bilag I, skal verifikatoren underrette selskabet rettidigt derom og anmode det om at indsende en revideret emissionsrapport. Selskabet skal afhjælpe eventuel manglende opfyldelse eller eventuelle uoverensstemmelser, så verifikationen kan afsluttes rettidigt. Verifikatoren skal i sin verificeringsrapport rapportere, om selskabet har afhjulpet den manglende opfyldelse under verifikationen.

#### *Artikel 14*

##### **Generelle forpligtelser og principper for verifikatorerne**

1. Verifikatoren skal være uafhængig af et selskab eller af det relevante skibs operatør og udføre de aktiviteter, som kræves i henhold til denne forordning i offentlighedens interesse. I denne henseende må verifikatoren eller en del af den samme juridiske enhed ikke være et selskab eller et skibs operatør, ejer af et selskab eller ejet af dem, ligesom verifikatoren ikke må have forbindelser til selskabet, som kan påvirke dennes uafhængighed og upartiskhed.
2. Med hensyn til verifikationen af emissionsrapporten, jf. artikel 11, og selskabets overvågningsprocedurer skal verifikatoren vurdere pålideligheden, troværdigheden og præcisionen af overvågningssystemerne og de rapporterede data samt oplysninger vedrørende emissioner, navnlig:
  - (d) tildeling af brændstofforbrug til sejladsen inden for denne forordnings anvendelsesområde
  - (e) de rapporterede data om brændstofforbrug og dermed forbundne målinger og beregninger
  - (f) valg og anvendelse af emissionsfaktorer
  - (g) de beregninger, der ligger til grund for bestemmelsen af de overordnede emissioner
  - (h) de beregninger, der ligger til grund for bestemmelsen af energieffektiviteten.
3. Verifikatoren skal kun tage rapporter, som er forelagt i henhold til artikel 11, i betragtning, såfremt pålidelige og troværdige data og oplysninger gør det muligt at bestemme emissionerne med en høj grad af sikkerhed, og forudsat at følgende er sikret:
  - (d) de rapporterede data er sammenhængende med hensyn til de anslåede data baseret på skibets sporingsdata og kendetegn som maskineffekten
  - (e) de rapporterede data er fri for uoverensstemmelser, navnlig i sammenligning med den samlede mængde brændstof, som hvert skib årligt indkøber, og det samlede brændstofforbrug under sejladsen, som falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
  - (f) dataene er indsamlet i overensstemmelse med de gældende regler

- (g) skibets relevante registre er fuldstændige og konsekvente.

#### *Artikel 15*

##### **Verifikationsprocedurer**

1. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med overvågningen og rapporteringen ved at sammenligne rapporterede emissioner med anslåede data baseret på skibets sporingsdata og karakteristika som maskineffekten. Såfremt der findes betydelige afvigelser, skal verifikatoren udføre supplerende analyser.
2. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med de forskellige beregningstrin ved at gennemgå alle de anvendte kilder og metoder.
3. Verifikatoren skal tage hensyn til alle effektive risikokontrolmetoder, som selskabet har anvendt til at mindske usikkerheden, samt til hvorvidt de anvendte overvågningsmetoder er korrekte.
4. Selskabet skal give verifikatoren eventuelle yderligere oplysninger, som gør det muligt for verifikatoren at udføre verifikationsprocessen. Verifikatoren kan udføre kontroller på stedet under verifikationsprocessen for at bestemme, om de rapporterede data og oplysninger er pålidelige.
5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 for yderligere at præcisere reglerne for verifikationsaktiviteterne i henhold til denne forordning samt verifikatorernes akkrediteringsmetoder. Disse delegerede retsakter skal baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 14, samt på relevante internationalt anerkendte standarder.

#### *Artikel 16*

##### **Akkreditering af verifikatorer**

1. En verifikator, der vurderer overvågningsplaner og emissionsrapporter og udsteder verifikations- og overensstemmelsesdokumenter, jf. artikel 13 og 17, skal akkrediteres for aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.
2. Såfremt denne forordning ikke indeholder bestemmelser om akkreditering af verifikatorer, finder de relevante bestemmelser i forordning (EC) nr. 765/2008 anvendelse.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 med henblik på at præcisere verifikatorernes akkrediteringsmetoder.



## KAPITEL IV

### OVERHOLDELSE OG OFFENTLIGGØRELSE AF OPLYSNINGER

#### *Artikel 17*

##### **Udstedelse af et overensstemmelsesdokument**

1. Såfremt emissionsrapporten, jf. artikel 11, opfylder kravene i artikel 11 til 15 og kravene i bilag I og II på grundlag af verifikationsrapporten, skal verifikatoren levere et overensstemmelsesdokument for det relevante skib.
2. Det i stk. 1 omhandlede overensstemmelsesdokument skal indeholde følgende oplysninger:
  - (h) skibets identitet (navn, IMO-registreringsnummer og registreringshavn eller hjemsted)
  - (i) skibsejerens navn og adresse samt hjemsted
  - (j) verifikatorens identitet
  - (k) datoen for udstedelse af overensstemmelsesdokumentet (den relevante rapporteringsperiode og gyldighedsperioden).
3. Overensstemmelsesdokumenter anses for at være gyldige i en periode på 18 måneder efter udgangen af rapporteringsperioden.
4. Verifikatoren skal uden ophold underrette Kommissionen og flagstatens myndighed om udstedelsen af overensstemmelsesdokumentet og sender oplysningerne i stk. 2 via automatiske systemer og komplette dataudvekslingsformater, herunder elektroniske skabeloner, som Kommissionen har udarbejdet, i overensstemmelse med proceduren i nærværende forordning.
5. De tekniske regler for dataudvekslingsformatet, herunder elektroniske skabeloner, jf. stk. 4, skal fastsættes ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 25, stk. 2, i denne forordning.

#### *Artikel 18*

##### **Forpligtelse til at opbevare et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord**

Fra den 30. juni 2019 skal skibe, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion opbevare et gyldigt dokument, der bekræfter, at skibet opfylder rapporterings- og overvågningskravene for den relevante rapporteringsperiode, og som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, om bord.

#### *Artikel 19*

##### **Opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelser og inspektioner**

1. På grundlag af de oplysninger, som er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1, skal hver medlemsstat sikre, at skibe, der fører dens flag, opfylder overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12.

2. Hver medlemsstat skal sikre, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion omfatter verifikation af, at overensstemmelsesdokumentet, jf. artikel 18, opbevares om bord.
3. Med forbehold af stk. 2 i denne artikel og på grundlag af de oplysninger, som er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 21, skal en medlemsstat for hvert skib, der ikke overholder artikel 21, stk. 2, litra j) og k), og som anløb en havn under medlemsstatens jurisdiktion, verificere, at overensstemmelsesdokumentet, jf. artikel 18, opbevares om bord.

#### *Artikel 20*

##### **Sanktioner, udveksling af oplysninger og afgørelse om bortvisning**

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne må ikke være mindre strenge end sanktionerne i henhold til den nationale lovgivning om drivhusgasemissioner i tilfælde af operatørernes misligholdelse af rapporteringsforpligtelserne og skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser inden den 1. juli 2017 og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.
2. Medlemsstaterne skal etablere en effektiv udveksling af oplysninger og et effektivt samarbejde mellem de af deres nationale myndigheder, der sikrer, at overvågnings- og rapporteringskravene opfyldes eller, hvor det er relevant, den myndighed, som har fået overdraget sanktionsprocedurerne. De nationale sanktionsprocedurer, som hver medlemsstat iværksætter, skal meddeles Kommissionen, Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA), de andre medlemsstater og den relevante flagstat.
3. For skibe, hvis manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene strækker sig over mere end én rapporteringsperiode, kan den nationale havnemyndighed udstede en afgørelse om bortvisning, som skal meddeles Kommissionen, EMSA, de andre medlemsstater og den relevante flagstat. Efter udstedelsen af en sådan afgørelse om bortvisning skal hver medlemsstat nægte dette skib at anløbe dens havne, indtil selskabet opfylder sine overvågnings- og rapporteringskrav i overensstemmelse med artikel 8 til 12, bekræftet ved forelæggelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument for den nationale havnemyndighed, som udstedte afgørelsen om bortvisning.

#### *Artikel 21*

##### **Offentliggørelse af oplysninger**

1. Inden den 30. juni hvert år skal Kommissionen offentliggøre emissionerne i overensstemmelse med artikel 11 og oplysningerne om selskabets opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene, jf. artikel 11 og 17.
2. Den offentliggørelse, der er nævnt i stk. 1, omfatter følgende oplysninger:
  - (l) skibets identitet (navn, IMO-registreringsnummer og registreringshavn eller hjemsted)
  - (m) skibsejerens identitet (ejerens navn og adresse og hjemsted)

- (n) skibets tekniske effektivitet (EEDI eller EIV, alt efter hvad der er relevant)
  - (o) årlige CO<sub>2</sub>-emissioner
  - (p) årligt samlet brændstofforbrug for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
  - (q) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt distance for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
  - (r) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt distance og fragt for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
  - (s) årlig samlet tid til søs for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
  - (t) anvendt overvågningsmetode
  - (u) overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato
  - (v) identiteten af den verifikator, som har godkendt emissionsrapporten.
3. Kommissionen offentliggør en årlig rapport om emissioner og andre klimarelevante oplysninger fra søtransport.
  4. EMSA skal bistå Kommissionen i dennes arbejde med at overholde artikel 11, 12, 17 og 21 i denne forordning i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002<sup>27</sup>.

## KAPITEL V

### INTERNATIONALT SAMARBEJDE

#### *Artikel 22*

##### **Internationalt samarbejde**

1. Kommissionen skal løbende underrette IMO og andre relevante internationale organer om gennemførelsen af denne forordning med henblik på at lette udviklingen af internationale regler i IMO om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport.
2. Kommissionen skal varetager teknisk udveksling med tredjelande om gennemførelsen af denne forordning, navnlig vedrørende videreudvikling af overvågningsmetoder, tilrettelæggelse af rapporteringen og verifikation af emissionsrapporter.
3. Såfremt der indgås en international aftale om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurderer Kommissionen denne forordning og kan, hvor det er relevant, foreslå ændringer til denne forordning.

---

<sup>27</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

## KAPITEL VI

### DELEGREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJESER SAMT ENDELIGE BESTEMMELSER

#### *Artikel 23*

##### **Delegation af beføjelser**

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i bilag I og II for at tage hensyn til tilgængelige og ajourførte videnskabelige beviser, samt de relevante data, der findes om bord på skibe, og de relevante internationale regler og internationalt anerkendte standarder, for at identificere de mest præcise og effektive metoder til overvågning af emissioner og for at præcisere de krævede oplysninger vedrørende overvågning og rapportering af emissioner, på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

#### *Artikel 24*

##### **Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, 16 og 23, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 1. juli 2015.
2. Den i artikel 23 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
3. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 23 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

#### *Artikel 25*

##### **Gennemførelsesretsakter**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 8 i direktiv 93/389/EF. Dette udvalg er et udvalg i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

*Artikel 26*

**Ændring af forordning (EU) nr. 525/2013**

I forordning (EU) nr. 525/2013 foretages følgende ændringer:

1. I artikel 1 i forordning 525/2013<sup>28</sup> tilføjes følgende litra h):  
"h) overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner fra søgående skibe i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX."(2) Som artikel XXa indsættes:
2. Som "artikel 21a" indsættes:

*"Artikel 21a*

Rapportering af emissioner fra søtransport

- (2) Medlemsstaterne indsender hvert år ("år X") inden den 15. januar for år X-2 en rapport om CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søtransport til Kommissionen i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX.
  - (3) Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med [artikel 25 i denne forordning] for at præcisere kravene til overvågning og rapportering af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og under hensyntagen til, hvor det er relevant, relevante afgørelser truffet af organerne under UNFCCC og Kyotoprotokollen eller aftaler indgået som følge deraf eller efterfølgende eller afgørelser vedtaget i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisation.
  - (4) Kommissionen skal vedtage gennemførelsesretsakter om strukturen og formatet af samt fremgangsmåden for medlemsstaternes indsendelse af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i [artikel 26, stk. 2]."
3. I artikel 25, stk. 2, 3 og 5, indsættes følgende henvisning:  
"21a"

*Artikel 27*

**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 2015.

---

<sup>28</sup> EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13-40.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.  
Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*José Manuel Barroso*

*På Rådets vegne*  
*José Manuel Barroso*

## **BILAG I**

### **Metoder til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og andre klimarelevante oplysninger**

#### **A. BEREGNING AF BRÆNDSTOFFORBRUG (artikel 9)**

Ved beregning af brændstofforbrug skal selskaberne anvende følgende formel:

Brændstofforbrug x emissionsfaktor

Brændstofforbruget skal omfatte brændstof forbrugt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer.

Brændstofforbrug i havne, mens skibet ligger til kaj, beregnes særskilt.

I princippet skal der anvendes standardværdier for emissionsfaktorer for brændstof, medmindre selskabet beslutter sig for at anvende de data for brændstofkvalitet, som er omhandlet i bunkerleveringsattesterne, og som anvendes til at vise, at selskabet overholder de gældende regler om svovlemissioner.

Standardemissionsfaktorer skal baseres på de seneste tilgængelige IPCC-værdier. De kan findes i bilag VI i Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 af 21. juni 2012 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF<sup>29</sup>.

Der skal anvendes relevante emissionsfaktorer med hensyn til biobrændstoffer og alternative ikke-fossile brændstoffer.

#### **B. METODER TIL BESTEMMELSE AF EMISSIONER**

Selskabet skal i overvågningsplanen definere, hvilken overvågningsmetode der anvendes til at beregne brændstofforbruget for hver skibstype, som det er ansvarligt for, og sikre, at når metoden først er valgt, anvendes den konsekvent.

Ved valget af overvågningsmetoder skal de forbedringer, der opnås gennem øget nøjagtighed, afvejes i forhold til ekstraomkostningerne.

Det faktiske brændstofforbrug for hver sejlads anvendes og beregnes ved hjælp af en af følgende metoder:

- (a) Bunkerleveringsattest og periodiske opgørelser af brændstoftanke
- (b) Overvågning af bunkertanke om bord
- (c) Flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser
- (d) Målinger af direkte emissioner.

##### **1. Metode A: bunkerleveringsattester og periodiske opgørelser af brændstoftanke**

Denne metode er baseret på mængden og typen af brændstof, som defineres i bunkerleveringsattesten, kombineret med periodiske opgørelser af brændstoftanke ud fra aflæsninger af tankene. Brændstoffet ved starten af perioden plus leveringer minus tilgængeligt brændstof ved periodens udgang og udtømt brændstof ("de-bunkered") mellem starten af perioden og slutningen af perioden udgør brændstofforbruget i en periode.

---

<sup>29</sup> EUT L 181 af 12.7.2012, s. 30-104.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstoffypen og svovlindholdet præciseres.

Denne tilgang anvendes ikke, såfremt der ikke opbevares bunkerleveringsattester om bord på skibet, navnlig hvis lasten anvendes som brændstof, f.eks. fordampet flydende naturgas (LNG).

Mandatet til bunkerleveringsattesten findes i det eksisterende bilag IV til Marpol, og de relevante registre opbevares om bord og skal være tilgængelige i tre år efter leveringen af bunkerbrændstoffet. Den periodiske opgørelse af brændstoftanke om bord baseres på aflæsninger af brændstoftankene. Der anvendes tanktabeller for hver brændstoftank for at bestemme mængden på det tidspunkt, hvor brændstoftanken aflæses. Usikkerheden i forbindelse med bunkerleveringsattesten skal præciseres i overvågningsplanen, jf. artikel 6. Aflæsninger af brændstoftanke skal gennemføres med relevante metoder som automatiske systemer, pejlinger og streg-endemål. Pejlemetoden for tanken og usikkerheden deraf skal anføres i overvågningsplanen, jf. artikel 6.

Hvis brændstofpåfyldningsmængden eller brændstofmængden i brændstoftankene er angivet i volumenenheder (liter), omregner selskabet denne kvantitet fra volumen til masse ved at benytte de reelle densitetsværdier. Selskabet skal bestemme den faktiske densitet ved hjælp af en af følgende metoder:

- (a) målesystemer om bord
- (b) den af brændstofleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen eller følgesedlen for brændstoffet.

Den reelle densitet udtrykkes i kg/liter og bestemmes ved den reelle temperatur for en specifik måling. I tilfælde, hvor de faktiske værdier ikke er tilgængelige, anvendes en standardfaktor for densitet efter godkendelse fra verifikatoren.

## 2. Metode B: Overvågning af bunkertanke om bord

Denne metode er baseret på aflæsninger af brændstoftanke for alle brændstoftanke om bord. Tankene skal aflæses dagligt, når skibet er til søs, og hver gang der påfyldes ("bunkering") og udtømmes ("de-bunkering") brændstof.

De akkumulerede forskelle i brændstoftankniveauet mellem to aflæsninger svarer til brændstofforbruget i en periode.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstoffypen og svovlindholdet præciseres.

Brændstoftanke skal aflæses ved hjælp af relevante metoder som automatiske systemer, pejlinger og streg-endemål. Pejlemetoden for tanken og usikkerheden i forbindelse dermed skal præciseres i overvågningsplanen, jf. artikel 6.

Hvis brændstofpåfyldningsmængden eller brændstofmængden i brændstoftankene er angivet i volumenenheder (liter), omregner selskabet denne kvantitet fra volumen til masse ved at benytte de reelle densitetsværdier. Selskabet skal bestemme den faktiske densitet ved hjælp af en af følgende metoder:

- (c) målesystemer om bord



- (d) den af brændstofleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen eller følgesedlen for brændstoffet.

Den reelle densitet udtrykkes i kg/liter og bestemmes ved den reelle temperatur for en specifik måling. I tilfælde, hvor de faktiske værdier ikke er tilgængelige, anvendes en standardfaktor for densitet efter godkendelse fra verifikatoren.

### 3. Metode C: Flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser

Denne metode er baseret på målte brændstofstrømme om bord. Dataene fra alle flowmålere, der er forbundet med relevante emissionskilder, kombineres for at bestemme hele brændstofforbruget i en bestemt periode.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstoffypen og svovlindholdet overvåges.

Den anvendte kalibreringsmetode og usikkerheden i forbindelse med de anvendte flowmålere skal præciseres i overvågningsplanen, jf. artikel 6.

Hvis brændstofforbruget bestemmes i volumenenheder (liter), omregner selskabet denne kvantitet fra volumen til masse ved at benytte de reelle densitetsværdier. Selskabet skal bestemme den faktiske densitet ved hjælp af en af følgende metoder:

- (a) målesystemer om bord
- (b) den af brændstofleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen eller følgesedlen for brændstoffet.

Den reelle densitet udtrykkes i kg/liter og bestemmes ved den reelle temperatur for en specifik måling. I tilfælde, hvor de faktiske værdier ikke er tilgængelige, anvendes en standardfaktor for densitet efter godkendelse fra verifikatoren.

### 4. Metode D: Målinger af direkte emissioner

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejladsen inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO<sub>2</sub>-emissioner skal omfatte CO<sub>2</sub> udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer. For skibe, hvor rapporteringen er baseret på denne metode, skal brændstofforbruget beregnes ved hjælp af de målte CO<sub>2</sub>-emissioner og den korrekte emissionsfaktor for de relevante brændstoffer.

Denne metode er baseret på bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissionsstrømme i røggasskorstene ved at multiplicere CO<sub>2</sub>-koncentrationen i røggassen med røggasstrømmen.

Den anvendte kalibreringsmetode og usikkerheden i forbindelse med de anvendte anordninger skal præciseres i overvågningsplanen, jf. artikel 6.

## **BILAG II**

### **Overvågning af andre klimarelevante oplysninger**

#### **A.- Overvågning pr. sejlads (artikel 9)**

Med hensyn til overvågning af andre klimarelevante oplysninger pr. sejlads (artikel 9) skal selskaberne overholde følgende regler:

Afgangs- og ankomstdatoen og -tidspunktet skal angives ifølge Greenwich Mean Time (GMT). Tiden til søs skal beregnes på grundlag oplysninger om afgang fra og ankomst til havnen og skal ikke omfatte opankring.

Den tilbagelagte distance kan være distancen for den mest direkte rute mellem afgangshavnen og ankomsthavnen eller den reelt tilbagelagte distance. Såfremt distancen for den mest direkte rute mellem afgangshavnen og ankomsthavnen anvendes, bør der benyttes en konservativ korrektionsfaktor for at sikre, at den tilbagelagte distance ikke undervurderes betydeligt. I overvågningsplanen, jf. artikel 6. skal det præciseres, hvilken distanceberegning der anvendes og, om nødvendigt, den anvendte korrektionsfaktor. Den tilbagelagte distance skal angives i sømil.

For passagerskibe skal antallet af passagerer angives som fragt. For alle andre kategorier af skibe skal fragtmængden angives i metriske tons og kubikmeter fragt.

Transportarbejde skal bestemmes ved at multiplicere den tilbagelagte distance med fragtmængden.

#### **B. Årlig overvågning (artikel 10)**

Med hensyn til årlig overvågning af andre klimarelevante oplysninger skal selskaberne overholde følgende regler:

De værdier, der skal overvåges, jf. artikel 10, bør bestemmes ved at sammenlægge de relevante data pr. sejlads.

Den gennemsnitlige energieffektivitet skal overvåges ved hjælp af mindst fire indikatorer, nemlig brændstofforbrug pr. distance, brændstofforbrug pr. transportarbejde, CO<sub>2</sub>-emissioner pr. distance og CO<sub>2</sub>-emissioner pr. transportarbejde, som beregnes som følger:

Brændstofforbrug pr. distance = samlet årligt brændstofforbrug/samlet tilbagelagt distance

Brændstofforbrug pr. transportarbejde = samlet årligt brændstofforbrug/samlet transportarbejde

CO<sub>2</sub>-emissioner pr. distance = samlede årlige CO<sub>2</sub>-emissioner/samlet tilbagelagt distance

CO<sub>2</sub>-emissioner pr. transportarbejde = samlede årlige CO<sub>2</sub>-emissioner/samlet transportarbejde

## **FINANSIERINGSOVERSIGT**

### **1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME**

- 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r) i ABM/ABB-strukturen
- 1.3. Forslagets/initiativets art
- 1.4. Formål
- 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.6. Foranstaltningens varighed og finansielle virkning
- 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

### **2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER**

- 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering
- 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

### **3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER**

- 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne
  - 3.2.1. *Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne*
  - 3.2.2. *Anslået virkning for aktionsbevillingerne*
  - 3.2.3. *Anslået virkning for administrationsbevillingerne*
  - 3.2.4. *Forenelighed med den nuværende flerårige finansielle ramme*
  - 3.2.5. *Tredjemands bidrag til finansieringen*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

## FINANSIERINGSOVERSIGT

### 1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

#### 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport.

#### 1.2. Berørt(e) politikområde(r) i ABM/ABB-strukturen<sup>30</sup>

Politikområde 34 = "Klimaindsats"

#### 1.3. Forslagets/initiativets art

Forslaget/initiativet drejer sig om en ny foranstaltning

Forslaget/initiativet drejer sig om en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning<sup>31</sup>

Forslaget/initiativet vedrører en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

Forslaget/initiativet drejer sig om omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning

#### 1.4. Formål

##### 1.4.1. Kommissionens flerårige strategiske mål med forslaget/initiativet

At reducere drivhusgasemissioner med mindst 20 % sammenlignet med niveauet i 1990 eller med 30 %, hvis betingelserne er til stede, at øge vedvarende energikilders andel af vores endelige energiforbrug til 20 % og øge energieffektiviteten med 20 %

##### 1.4.2. Berørte specifikke mål og ABM/ABB-aktiviteter

###### Specifikt mål nr. 1

Gennem klimaforanstaltninger på EU-plan at bidrage til det langsigtede mål om at stabilisere koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig menneskeskabt indvirkning på klimasystemet.

###### Berørte ABM/ABB-aktiviteter

ABB-kode 34 02: Klimaindsats i EU og på internationalt plan

###### Specifikt mål nr. 2

At forfølge ambitiøse klimaindsatspolitikker på internationalt plan for at nå det langsigtede mål om at stabilisere koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig menneskeskabt indvirkning på klimasystemet.

###### Berørte ABM/ABB-aktiviteter

ABB-kode 34 02: Klimaindsats i EU og på internationalt plan

##### 1.4.3. Forventede resultater og virkninger

*Det angives, hvilken virkning forslaget/initiativet forventes at have for modtagerne/målgruppen.*

<sup>30</sup> ABM: Activity-Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) - ABB: Activity-Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

<sup>31</sup> Jf. artikel 49, stk. 6, litra a) og b), i finansforordningen.

Gennemførelsen af et system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra skibe vil give data om disse emissioner, som aktuelt kun anslås i mangel af hensigtsmæssige rapporteringskrav. Det kan forventes, at overvågning og rapportering af sådanne emissioner og indikatorer for brændstofforbrug samt skibes effektivitet vil øge opmærksomheden i søtransportsektoren på dermed forbundne brændstofomkostninger og mulige forbedringer.

Ifølge konsekvensanalysen ventes emissionsreduktionerne og brændstofbesparelserne at udgøre op til 2 % sammenlignet med status quo. Dette svarer til nettoomkostningsbesparelser på op til EUR 1,2 mia. i årlige nettobesparelser for sektoren i 2030 på grund af lavere brændstofregninger.

#### 1.4.4. *Virknings- og resultatindikatorer*

*Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.*

Antal og procentdel af skibe, som overvåger og rapporterer deres emissioner i overensstemmelse med forordningen sammenlignet med det antal skibe, som anløber EU's havne.

De årlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport inden for EU's område målt om bord på grundlag af brændstofforbrug.

### 1.5. **Forslagets/initiativets begrundelse**

#### 1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt*

I dag kendes det præcise omfang af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre drivhusgasemissioner fra EU-relateret søtransport ikke som følge af den manglende overvågning og rapportering af sådanne emissioner. Konsekvensanalysen og høringen af interesserede parter viste, at et robust system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af drivhusgasemissioner fra søtransport er en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning, uanset om den anvendes på EU-plan eller globalt.

Ved indledningsvist at indføre et MRV-system bliver der mere tid til at drøfte og træffe beslutning om emissionsreduktionsmål og markedsbaserede foranstaltninger med henblik på at opnå disse reduktioner med færrest mulige omkostninger. Dette er navnlig relevant for drøftelser på globalt plan i IMO. Endvidere bør et robust MRV-system bidrage til at fjerne markedshindringerne, navnlig i forbindelse med manglen på oplysninger om skibes effektivitet.

Yderligere forklaringer findes i forslagets begrundelse.

#### 1.5.2. *Merværdien ved en indsats fra EU's side*

Eftersom de overordnede forpligtelser vedrørende klimaændringer indgås på EU-plan, herunder emissionsreduktionsmålet for søtransportsektoren for 2050 som fastlagt i hvidbogen om transport, er det også effektivt at udvikle de krævede MRV-regler på dette plan. Endvidere sikres effektiviteten i denne rammelovgivning ved at anvende harmoniseret MRV for sejlads mellem havne i forskellige medlemsstater, som udgør omkring 90 % af alle havneanløb i EU's medlemsstater. Endvidere kan man ved at handle på EU-plan undgå konkurrenceforvridning på det indre marked ved at sikre lige miljømæssige begrænsninger for de skibe, der anløber EU's havne.

*1.5.3. Erfaringer fra lignende foranstaltninger*

Foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner i andre sektorer, navnlig EU-ETS som verdens største system for loft over og handel med emissioner, viser, at der er behov for fyldestgørende regler for overvågning, rapportering og verifikation af emissioner. Målet er at sikre en fælles forståelse af definitionen af ét ton CO<sub>2</sub> udledt af et anlæg eller en operatør.

*1.5.4. Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning*

Selv om der i de foreslåede MRV-regler for søtransportsektoren tages fuldt ud højde for de specifikke aspekter af denne transportform, minder den grundlæggende overvågnings- og rapporteringstilgang om det MRV-system, som anvendes inden for EU-ETS.

Det gør det muligt at sammenligne indsatsen for emissionsreduktioner i forskellige sektorer og transportformer.

## 1.6. Foranstaltningens varighed og finansielle virkning

Forslag/initiativ af **begrænset varighed**

–  Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

–  Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

X Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

– Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2016 til 2017

– derefter implementering i fuldt omfang inden 2018.

## 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)<sup>32</sup>

X Direkte central forvaltning ved Kommissionen

Indirekte central forvaltning ved uddelegering af gennemførelsesopgaver til:

–  gennemførelsesorganer

–  organer oprettet af Fællesskaberne<sup>33</sup>

–  nationale offentligtretlige organer/organer med offentlige tjenesteydelsesopgaver

–  personer, der er pålagt at gennemføre specifikke aktioner i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er identificeret i den relevante basisretsakt, jf. finansforordningens artikel 49

**Delt forvaltning** med medlemsstaterne

**Decentral forvaltning** i samarbejde med tredjelande

**Fælles forvaltning** sammen med internationale organisationer (**angives nærmere**)

*Hvis der angives flere forvaltningsmåder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

### Bemærkninger

De krævede foranstaltninger til gennemførelsen af det foreslåede MRV-system med budgetmæssige konsekvenser vedrører udelukkende udvikling af it-værktøjer, nærmere bestemt udvidelsen af eksisterende værktøjer, som drives af Det Europæiske Søfartsagentur, herunder administrationsudgifter. Budgettet for dette engangsprojekt tilvejebringes af Kommissionen under GD CLIMA's budgetpost 34 02 01.

EMSA's involvering afhænger af de supplerende arbejdsopgaver, agenturet skal løse efter aktivering af EMSA's bestyrelse.

Da det er et højautomatisk værktøj, ventes det, at EMSA's eksisterende medarbejdere senere kan stå for driften af det.

<sup>32</sup> Detaljer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>33</sup> Jf. finansforordningens artikel 185.

## 2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

### 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Kommissionen vil løbende mødes med de konsulenter, som udvikler det nødvendige it-værktøj (udvidelse af det eksisterende THETIS-system, som drives af EMSA), for at følge arbejdets udvikling.

### 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

#### 2.2.1. Konstaterede risici

Der er ingen budgetrisiko forbundet med forslaget, som kræver foranstaltninger uden for EU's almindelige rammer for budgetkontrol.

#### 2.2.2. Påtænkt(e) kontrolmetode(r)

Der kræves ingen bestemte kontrolmetoder. Hvor det er relevant, anvendes standardmekanismer.

#### 2.2.3. Omkostninger og fordele ved kontrollen og omfanget af sandsynlig misligholdelse

De forudsete standardmekanismer ventes ikke at medføre yderligere omkostninger. Med sådanne standardkontroller ventes der ingen misligholdelse.

### 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

*Her anføres eksisterende eller påtænkte foranstaltninger til bekæmpelse og beskyttelse.*

Ingen særlige foranstaltninger er nødvendige. De normale rammer for kontrakter og indkøb finder anvendelse.

## 3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

### 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgifternes art	Bidrag			
	Nummer [Betegnelse..... .....]	OB/IOB <sup>(34)</sup>	fra EFTA- lande <sup>35</sup>	fra kandidatlan- de <sup>36</sup>	fra tredje- lande	iht. finansforordningens artikel 18, stk. 1, litra aa)
2	34 02 01 [Reduktion af EU's drivhusgasemissioner]	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

<sup>34</sup> OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

<sup>35</sup> EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

<sup>36</sup> Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.



- Nye budgetposter, som der er søgt om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgifternes art	Bidrag			
	Nummer [Udgiftsområde..... .....]	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande	fra tredje-lande	iht. finansforordningens artikel 18, stk. 1, litra aa)
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

### 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

[Denne del skal udfyldes på regnearket om budgetmæssige data af administrativ karakter (andet dokument i bilaget til dette regnskab), som skal uploades til CISNET til høringer mellem afdelingerne.

#### 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

EUR mio. (3 decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	2	Beskyttelse og forvaltning af naturressourcer
---	---	---

GD: CLIMA			2016	2017	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).			I ALT
• Aktionsbevillinger										
34 02 01	Forpligtelser	(1)	0,500							0,500
	Betalinger	(2)	0,200	0,300						0,500
Budgetpostens nummer	Forpligtelser	(1a)								
	Betalinger	(2a)								
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer <sup>37</sup>										
Budgetpostens nummer		(3)								

<sup>37</sup> Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

Bevillinger for GD CLIMA I ALT	Forpligtelser	=1+1a +3	0,500							0,500
	Betalinger	=2+2a +3	0,200	0,300						<b>0,500</b>

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,500							<b>0,500</b>
	Betalinger	(5)	0,200	0,300						<b>0,500</b>
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)								
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 2</b> i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+ 6	0,500							<b>0,500</b>
	Betalinger	=5+ 6	0,200	0,300						<b>0,500</b>

**Hvis flere udgiftsområder påvirkes af forslaget/initiativet:**

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)								
	Betalinger	(5)								
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)								
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-4</b> i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+ 6								
	Betalinger	=5+ 6								

<b>Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme</b>	<b>5</b>	"Administration"
--	----------	------------------

EUR mio. (3 decimaler)

		År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).			I ALT
GD: <.....>									
• Menneskelige ressourcer									
• Andre administrationsudgifter									
I ALT GD <....>	Bevillinger								

<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 5</b> i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

EUR mio. (3 decimaler)

		2016	2017	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).			I ALT
<b>Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-5</b> i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,500							
	Betalinger	0,200	0,300						

### 3.2.2. Anslået virkning for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Der angives mål og resultater  ↓			År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type <sup>38</sup>	Gnsntl. omkostninger Antal	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 <sup>39</sup>																			
- Resultat																			
- Resultat																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2...																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			

<sup>38</sup> Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

<sup>39</sup> Som beskrevet i del 1.4.2., "Specifikke mål ..."

OMKOSTNINGER I ALT																	
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Anslået virkning for administrationsbevillingerne

#### 3.2.3.1. Resumé

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

EUR mio. (3 decimaler)

	År N <sup>40</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	--	-------

<b>UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme</b>							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
<b>Subtotal for UDGIFTS- OMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme</b>							

<b>Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5<sup>41</sup> i den flerårige finansielle ramme</b>							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
<b>Subtotal uden for UDGIFTS- OMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme</b>							

<b>I ALT</b>							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Administrationsbevillingerne vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som GD'et allerede har afsat til forvaltningen af aktionen, og/eller ved GD'ets omfordeling, hvortil kommer de eventuelle yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

<sup>40</sup> År N er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begynder.

<sup>41</sup> Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

### 3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i fuldtidsækvivalenter

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).		
<b>Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)</b>							
XX 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
XX 01 01 02 (i delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
<b>• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter): FTE</b> <sup>42</sup>							
XX 01 02 01 (KA, V, UNE under den samlede bevillingsramme)							
XX 01 02 02 (KA, LA, UNE, V og UED i delegationerne)							
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	- i hovedsædet						
	- i delegationerne						
XX 01 05 02 (KA, V, UNE- indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, V, UNE - direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
<b>I ALT</b>							

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i GD'et, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

<sup>42</sup> KA= kontraktansatte; LA = lokalt ansatte; UNE = udstationerede nationale eksperter; V = vikarer, UED= unge eksperter ved delegationerne.

<sup>43</sup> ABM: Activity-Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) - ABB: Activity-Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).



### 3.2.4. Forenelighed med den nuværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme
- Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

[...]

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres.<sup>44</sup>

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

[...]

### 3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (indtil 3 decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).			Total
Organ, som deltager i medfinansieringen (angives)								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

<sup>44</sup> Jf. punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

### 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
  - for egne indtægter
  - for diverse indtægter

EUR mio. (3 decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger <sup>45</sup>					Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6).		
		År N	År N+1	År N+2	År N+3				
Artikel .....									

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

[...]

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

[...]  
[...]

<sup>45</sup> Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra opkrævningsomkostningerne på 25 % er trukket.