



Bryssel den 28.6.2013  
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter  
och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### *Behovet av att agera mot klimatförändringar och växthusgasutsläpp från fartyg*

I december 2010 erkände parterna i Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) att den globala uppvärmningen inte får överskrida temperaturerna före den industriella revolutionen med mer än 2 °C<sup>1</sup>. Detta är nödvändigt om de negativa konsekvenserna av den mänskliga inverkan på klimatsystemet ska kunna begränsas. Detta långsiktiga mål förutsätter att de globala utsläppen av växthusgaser minskas med minst 50 % jämfört med utsläppen 1990 fram till 2050<sup>2</sup>.

De utvecklade länderna bör minska sina utsläpp med 80–95 % fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer<sup>3</sup>. På medellång sikt har EU åtagit sig att minska sina utsläpp av växthusgaser med 20 % fram till 2020 jämfört med 1990 års nivåer, eller med 30 % om de rätta förutsättningarna föreligger. Detta åtagande ingår i EU:s fem överordnade mål i *Europa 2020-strategin*.<sup>4</sup> Dessutom har Europeiska rådet och Europaparlamentet enats om att alla ekonomiska sektorer bör bidra till att minska utsläppen<sup>5</sup>. I kommissionens vitbok om transport<sup>6</sup> från 2011 fastställs att EU:s koldioxidutsläpp från sjötransporter bör minskas med 40 % fram till 2050 (om möjligt med 50 %) jämfört med nivåerna 2005.

Under 2010 förväntades de totala koldioxidutsläppen kopplade till europeiska sjötransporter ( däribland rutter inom EU, resor till EU och resor från EU) uppgå till 180 miljoner ton koldioxid. Trots att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) under 2011 införde minimikrav på energieffektivitet för vissa kategorier av nya fartyg (energieffektivitetsindexet EEDI)<sup>7</sup> förväntas utsläppen att öka. Den främsta orsaken till detta är den ökade efterfrågan på sjötransporter som förväntas bli resultatet av den växande globala handeln.

Denna ökning förväntas ske trots förekomsten av driftsåtgärder och teknik för att minska fartygens energiförbrukning och koldioxidutsläpp med upp till 75 % (enligt siffror från IMO). En betydande del av dessa åtgärder kan betraktas som kostnadseffektiva eftersom de minskade bränslekostnaderna innebär att eventuella drifts- eller investeringskostnader kommer att löna sig. Denna motsägelse kan förklaras av marknadshindren mot tillämpningen av denna teknik och dessa driftsåtgärder, exempelvis bristen på tillförlitlig information om fartygens bränsleeffektivitet eller på teknik för att anpassa fartygen, bristen på tillgång till finansiering för investeringar i fartygseffektivitet och delade incitament eftersom fartygsägarna inte gynnas av investeringarna i fartygseffektivitet då bränslefakturorna betalas av operatörerna.

#### *Befogenhet att agera på EU-nivå*

Den förväntade ökningen av koldioxidutsläpp från fartyg överensstämmer inte med EU:s mål, vilket leder till negativa konsekvenser för klimatförändringarna. Dessutom är på EU-nivå

---

<sup>1</sup> Beslut 1/CP.16 av UNFCCC:s partskonferens (Cancúnöverenskommelserna).

<sup>2</sup> Baserat på den fjärde utvärderingsrapporten från den mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC).

<sup>3</sup> Europeiska rådets slutsatser av den 29–30 oktober 2009 och Europaparlamentets resolution av den 4 februari 2009 (2008/215(INI)).

<sup>4</sup> KOM(2010)2020 slutlig.

<sup>5</sup> Direktiv 2003/87/EG och beslut 406/2009/EG.

<sup>6</sup> KOM(2011)144 slutlig.

<sup>7</sup> Revidering av MARPOL bilaga VI.

internationella sjötransporter det enda transportsättet som inte omfattas av EU:s åtagande om att minska växthusgasutsläppen, vilket kräver fler åtgärder från alla andra sektorer.

Rådet och parlamentet erinrade om ett tidigare åtagande att vidta åtgärder i det klimat- och energipaket som antogs den 23 april 2009: *”Om vare sig något internationellt avtal som inkluderar minskningsåtagande för utsläpp från internationell sjöfart under Internationella sjöfartsorganisationen har godkänts av medlemsstaterna eller något sådant avtal under UNFCCC har godkänts av gemenskapen senast den 31 december 2011, bör kommissionen lägga fram ett förslag om att inkludera utsläpp från den internationella sjöfarten i gemenskapens åtagande om utsläppsminskningar med målsättning att den föreslagna rättsakten ska träda i kraft senast 2013. Ett sådant förslag bör minimera eventuella negativa följder för gemenskapens konkurrenskraft och samtidigt ta hänsyn till de potentiella miljöfördelarna.”*<sup>8</sup>

Denna tidsfrist har passerat utan att tillräckliga internationella åtgärder har vidtagits eftersom EEDI, trots dess förtjänster, inte på egen hand förväntas leda till absoluta utsläppsminskningar jämfört med basåren om den förväntade ökningen av trafiken blir verklighet. För att hantera växthusgasutsläppen från internationella sjötransporter har kommissionen därför vidtagit förberedande åtgärder.

#### *Behovet av en stegvis strategi för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter*

I nuläget finns det inga exakta uppgifter när det gäller mängden utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser från sjötransporter med koppling till EU på grund av bristen på övervakning och rapportering av dessa. Konsekvensbedömningen och samrådet med berörda parter (se avsnitt 2) visade att ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter är en nödvändig förutsättning för alla marknadsbaserade åtgärder och effektivitetsstandarder, oberoende av om de tillämpas på unionsnivå eller globalt.

Ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering bör dessutom bidra till avlägsnandet av marknadshinder, i synnerhet när det gäller bristen på information om fartygseffektivitet. Baserat på resultatet av konsekvensbedömningen förväntas införandet av systemet för övervakning, rapportering och verifiering leda till minskningar av växthusgasutsläppen med upp till 2 % jämfört med nuläget och sammanlagda minskningar av nettokostnaderna med upp till 1,2 miljarder euro till 2030.

Genom att ett system för övervakning, rapportering och verifiering införs som ett första steg kan mer tid ägnas åt diskussionen och beslutsfattandet om mål för utsläppsminskningar, marknadsbaserade åtgärder och effektivitetskrav för att uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt. Detta gäller i synnerhet diskussioner på global nivå inom IMO.

Eftersom kommissionen föredrar åtgärder på global nivå bör EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering fungera som en föregångare när det gäller genomförandet av ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering i syfte att påskynda de internationella diskussionerna. I detta sammanhang kommer relevanta inlagor att lämnas till IMO när så är lämpligt. När det har fattats beslut om ett globalt system bör den föreslagna förordningen ändras så att EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering anpassas till det globala systemet.

<sup>8</sup>

Skäl 2 i beslut 406/2009/EG och skäl 3 i direktiv 2009/29/EG.

## 2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

### *Samråd med berörda parter*

I syfte att granska de strategiska alternativ som nämns i IMO:s andra studie om växthusgaser från 2009<sup>9</sup> och i CE Delfts studie från 2009<sup>10</sup> inrättades en arbetsgrupp (WG6) inom ramen för det europeiska klimatförändringsprogrammet II (ECCP). Denna grupp har även möjliggjort formella tekniskt samråd med berörda parter och bidragit till det externa stödet, t.ex. att begränsa de strategiska alternativen. Tre tvådagarsmöten med över 100 deltagare från nationella förvaltningar, EU och internationella branschorganisationer för sjöfart och andra sammanslutningar och icke-statliga organisationer hölls under 2011. På kommissionens webbplats finns protokoll och bakgrundsdokument från och presentation av dessa möten tillgängliga för allmänheten<sup>11</sup>.

Dessutom inrättade kommissionen en plattform på hög nivå för att samla experter inom sjötransportsektorn och ge dem möjlighet att föra en strategisk diskussion direkt med vice ordförande Kallas och kommissionär Hedegaard. Dessa möten ägde rum den 3 februari 2011, den 28 juni 2011 och den 7 november 2011.

Ett offentligt samråd på internet hölls mellan den 19 januari och den 12 april 2012, dvs. under 12 veckor. Samrådet tillkännagavs genom ett pressmeddelande. Det offentliga samrådet genomfördes enligt de allmänna principerna och miniminormerna för kommissionens samråd med berörda parter.

Vid samrådet bekräftades att en global överenskommelse inom IMO anses vara det bästa alternativet på lång sikt när det gäller att minska växthusgasutsläppen från sjöfartssektorn. För det fall att en EU-åtgärd antas rådde det enighet om att lika villkor bör gälla för alla fartyg som använder sig av europeiska hamnar. Majoriteten ansåg dessutom att alla marknadsbaserade åtgärder och effektivitetskrav måste kompletteras av en öppen och stabil övervakning av utsläpp. Syftet med övervakningen bör vara att undvika onödiga administrativa bördor och säkerställa noggranna rapporteringsresultat. Fler slutsatser från samrådet presenteras på kommissionens webbplats<sup>12</sup>.

Slutligen hölls ett annat möte med berörda parter med 120 deltagare från industrin, icke-statliga organisationer, medlemsstater och tredjeländer den 5 december 2012. Fokus låg på utformningen av ett system för övervakning, rapportering och verifiering inom EU. Vid mötet bekräftades att det finns ett behov av ett system för övervakning, rapportering och verifiering eftersom handfasta uppgifter om koldioxidutsläpp saknas i nuläget. Inom fartygssektorn finns redan flera initiativ för övervakning och rapportering av bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energieffektivitet. Deltagarna var eniga om att systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör baseras på sådana uppgifter som krävs enligt internationella konventioner och som redan i nuläget finns ombord på fartygen. Presentationerna och slutsatserna finns på kommissionens webbplats<sup>13</sup>.

### *Konsekvensbedömning*

---

<sup>9</sup> IMO:s andra studie om växthusgaser, 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)

I konsekvensbedömningen analyseras och jämförs flera strategiska alternativ för marknadsbaserade åtgärder och ett alternativ som enbart bygger på systemet för övervakning, rapportering och verifiering. Här anges de viktigaste slutsatserna:

- De största marknadshindren mot genomförandet av kostnadseffektiva utsläppsminskande åtgärder är
  - (i) brist på tillförlitlig information om fartygens bränsleeffektivitet eller på teknik för att anpassa fartyg,
  - (ii) brist på tillgång till finansiering för investeringar i fartygseffektivitet,
  - (iii) delade incitament eftersom fartygsägare inte gynnas av sina investeringar i fartygseffektivitet då bränslefakturorna, med hänsyn till sjöfartsverksamhetens struktur, betalas av operatörerna.

Det är av avgörande betydelse att dessa marknadshinder avlägsnas för att eventuella åtgärder ska få framgång.

- Det finns en stor potential att minska utsläppen från sjöfarten genom en rad tekniska åtgärder och driftsåtgärder vars huvudsakliga syfte är att förbättra fartygens energieffektivitet. De besparingar i fråga om bränslekostnader som de flesta av dessa åtgärder medför är större än de förväntade kostnaderna.
- Alla strategiska alternativ som analyserats innebär nettofördelar i form av positiva miljöeffekter (minskningar av koldioxid och andra utsläpp), ekonomiska effekter (nettobesparingar för sjötransportsektorn) och sociala effekter (färre hälsoproblem på grund av lägre utsläpp av svaveloxider och partiklar samt skapande av sysselsättning).
- Två typer av kompensationsfonder – en bidragsbaserad fond med ett bestämt koldioxidpris och en målbaserad fond med angivet minskningsmål och indirekt prissättning – samt ett system för handel med utsläppsrätter inom sjöfarten skulle innebära störst fördelar när det gäller utsläppsminskningar och kostnadsbesparingar.

De förväntas vara det bästa sättet att hantera marknadshindren och leda till utsläppsminskningar på omkring 10 % fram till år 2030 jämfört med 2005. Om marknadshindren helt och hållet avlägsnades skulle avsevärda nettobesparingar kunna göras inom sjöfartssektorn (på upp till 12 miljarder till 2030 och upp till 5 miljarder euro per år). Framför allt genomförandet av befintlig bränsleeffektivitetsteknik har en stor besparingspotential, och om detta kombineras med driftsåtgärder skulle koldioxidutsläppen minska ytterligare.

- Det alternativ som enbart bygger på systemet för övervakning, rapportering och verifiering skulle leda till mer begränsade utsläppsminskningar på upp till 2 % 2030 (jämfört med grundalternativet), vilket innebär att kostnaderna skulle minska med upp till 1,2 miljarder euro 2030 (i genomsnitt omkring 900 miljoner euro per år). Detta alternativ är genom tillhandahållandet av uppgifter om bränsleförbrukning och ökningen av kunskaperna på ledningsnivå, vilket kan medföra minskade bränslekostnader, inriktat på avlägsnandet av de marknadshinder som är kopplade till bristen på information. Kostnaderna för genomförandet beräknas uppgå till omkring 26 miljoner euro per år (om fartyg med en bruttodräktighet under 5000 undantas från förordningens tillämpningsområde). Totalt sett är kostnads-nyttoförhållandet i detta alternativ mycket högt.

De fullständiga resultaten presenteras i konsekvensbedömningen som medföljer förslaget.

### *Sammanfattning av den föreslagna åtgärden*

Det viktigaste målet med förordningen är att inrätta ett europeiskt system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg, som ett första steg i en stegvis strategi för att minska dessa utsläpp. För att de administrativa kostnader som är förknippade med detta ska kunna minskas samtidigt som handfasta resultat uppnå föreslås enkla och begränsade krav för övervakning, rapportering och verifiering. Strategin är därför utformad så att de uppgifter som redan finns ombord på fartygen används i så hög utsträckning som möjligt.

Följaktligen skulle det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering fungera på följande sätt:

- Fokusering på koldioxid, som är den växthusgas som släpps ut mest från fartyg, och på annan klimatrelevant information, exempelvis effektivitetsinformation för att hantera de marknadshinder som försvårar tillämpningen av kostnadseffektiva begränsningsåtgärder samt anpassning av systemet för övervakning, rapportering och verifiering till diskussionerna inom IMO om effektivitetskrav för befintliga fartyg.
- Beräkning av årliga koldioxidutsläpp baserat på bränsleförbrukning och bränsletyp samt energieffektivitet med hjälp av tillgängliga uppgifter från loggböcker, rapporter och leveranssedlar för bunkerbränsle.
- Användning av befintliga strukturer och organ inom sjöfartssektorn, framför allt erkända organisationer, för att verifiera utsläppsrapporter och utfärda dokument om överensstämmelse.
- Små utsläppare (fartyg med en bruttodräktighet under 5000), som utgör omkring 40 % av flottan, men endast står för 10 % av de totala utsläppen, undantas från förordningens tillämpningsområde.

I princip skulle systemet för övervakning, rapportering och verifiering även kunna omfatta utsläpp av andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet och luftföroreningar såsom svaveloxider och kväveoxider. Det skulle kunna ge upphov till ett brett urval relevanta miljöuppgifter samtidigt som synergieffekter skulle kunna utnyttjas, vilket skulle gynna sjöfartssektorn och de offentliga myndigheterna. Den föreslagna begränsade strategin för övervakning, rapportering och verifiering, som baseras på befintliga dokument och utrustning ombord på fartygen, kan emellertid inte användas för att mäta andra utsläpp än koldioxid. Vidare kan den mätutrustning som krävs för andra utsläpp än koldioxid inte betraktas som tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig för användning till sjöss. Därför bör det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering i nuläget endast införas för koldioxidutsläpp. Det vore lämpligt att se över räckvidden i ett senare skede.

När det gäller den geografiska räckvidden för övervakning kommer följande rutter i princip att omfattas på ett icke-diskriminerande sätt för alla fartyg, oavsett flagg:

- Resor inom EU.
- Resor från den sista hamnen utanför EU till den första anlöps hamnen inom EU (inkommande resor).
- Resor från en EU-hamn till nästa anlöps hamn utanför EU (utgående resor).

Verifieringsomgången baseras på en standardstrategi. Förslaget är att en begränsad strategi ska användas och att kommissionen, som ska bistås av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, ska tilldelas ett begränsat antal uppgifter. Uppgifter kopplade till kontrollen av övervakningsplaner, utsläppsrapporter, kommunikation med fartygsägare och

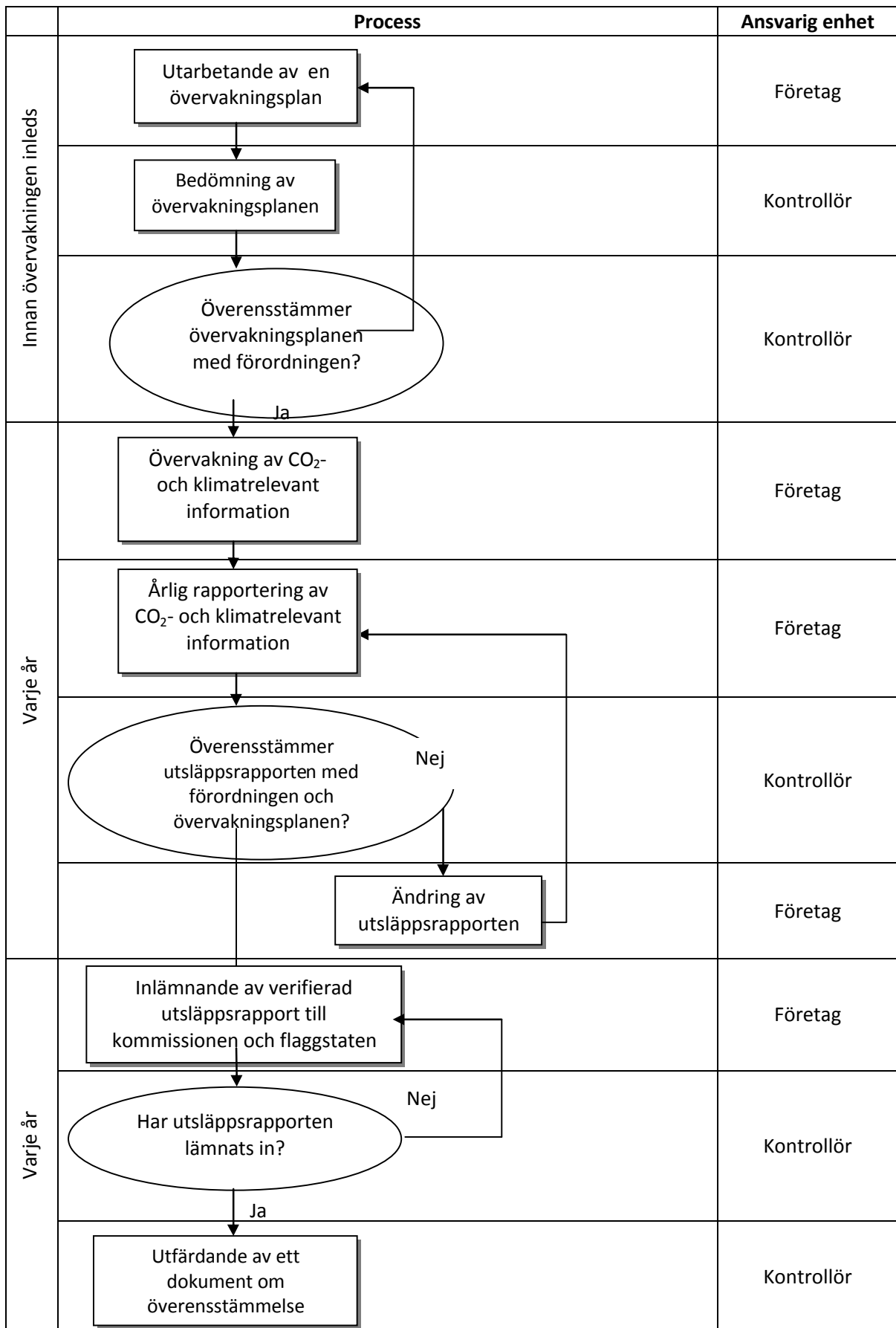
fartygsoperatörer samt utfärdandet av dokument om överensstämmelse skulle skötas av ackrediterade externa kontrollörer. Sådana organ, som kan inbegripa erkända organ, har redan stor erfarenhet på området och en viktig roll när det gäller sjöfartssäkerheten. Medlemsstaterna, närmare bestämt hamnstatsmyndigheter, skulle med hjälp av flaggstatens och hamnstatens befintliga kontrollmekanismer och uppgifter som offentliggörs av kommissionen se till att skyldigheterna inom systemet för övervakning, rapportering och verifiering efterlevs.

Det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering skulle med endast smärre justeringar kunna omvandlas till ett globalt system eftersom det baseras på dokument som är obligatoriska på internationell nivå och på befintliga strukturer såsom flaggstats- och hamnstatsmyndigheter samt klassificeringsorganisationer.

För att underlätta genomförandet av det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering krävs mer specifika regler för verifiering och ackreditering av kontrollörer. Dessutom bör beskrivningen av de fyra övervakningsmetoderna och fastställandet av annan klimatrelevant information, exempelvis de effektivitetsindikatorer som anges i bilagorna I och II till förslaget till förordning, anpassas till vetenskapliga bevis och utvecklingen av internationella normer. Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter för dessa respektive ändamål.

För att förenkla utarbetandet av övervakningsplaner, rapportering och verifiering av utsläpp och annan klimatrelevant information bör elektroniska mallar användas. Dessa mallar ska tillhandahållas och antas av kommissionen på grundval av genomförandeakter.

De olika stegen i processen med övervakning, rapportering och verifiering visas på följande bild.





### 3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

#### *Rättslig grund*

Den rättsliga grunden för lagstiftningsförslaget är artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Förslaget har ett legitimt mål inom ramen för artikel 191.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nämligen att bekämpa klimatförändringen. Syftet med förslaget är att säkerställa att växthusgasutsläpp från fartyg övervakas och rapporteras och därmed att förbättra tillgången till information för utformning av politik och beslutsfattande i samband med unionens åtaganden för att bekämpa klimatförändringar och främja begränsningsåtgärder. Detta mål kan inte uppnås med mindre restriktiva medel än lagstiftningsförslaget.

#### *Subsidiaritetsprincipen*

För att EU-åtgärder ska vara berättigade måste subsidiaritetsprincipen följas.

#### (a) Problemets transnationella karaktär (nödvändighetstest)

Det faktum att klimatförändringar och sjötransporter har en transnationell karaktär är viktigt för fastställandet av huruvida EU-åtgärder är nödvändiga. Det räcker inte med endast nationella åtgärder för att uppnå de mål som ställs upp i vitboken om transport. Därför måste unionen skapa en ram som ger förutsättningar för uppnåendet av internationella krav och EU-krav, genom att säkerställa harmoniserad övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

#### (b) Effektivitetstest (mervärde)

På grund av deras effektivitet skulle åtgärder på EU-nivå innebära tydliga fördelar jämfört med åtgärder på medlemsstatsnivå. Eftersom de övergripande åtagandena mot klimatförändringar görs på EU-nivå, däribland det mål om utsläppsminskningar inom sjötransportsektorn till år 2050 som fastställs i vitboken om transport, vore det effektivt att även utveckla nödvändiga regler för övervakning, rapportering och verifiering på denna nivå. En sådan rättslig ram kommer dessutom garantera effektivitet genom tillämpning av harmoniserad övervakning, rapportering och verifiering för fartygsresor mellan hamnar i olika medlemsstater, vilka utgör omkring 90 % av anlöpen i hamnar i EU-medlemsstaterna. Vidare kan åtgärder på EU-nivå leda till att snedvridningar av konkurrensen på den inre marknaden undviks genom att samma miljörelaterade begränsningar tillämpas för alla fartyg som anlöper EU-hamnar.

#### *Proportionalitetsprincipen*

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Det går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet att samla in tillförlitliga uppgifter om växthusgasutsläpp från fartyg. Dessutom baseras metoden för övervakning, rapportering och verifiering i förslaget till förordning på information som redan finns tillgänglig ombord på fartygen. Ingen ytterligare utrustning krävs.

Förslagets proportionalitet säkerställs även genom fokuseringen på koldioxidutsläpp, som utgör omkring 98 % av växthusgasutsläppen, och på stora fartyg med en bruttodräktighet över 5000. Då undantas nästan hälften av de omkring 19 000 fartyg med en bruttodräktighet över 300 som har anlöpt EU-hamnar under 2010<sup>14</sup> från förordningens tillämpningsområde samtidigt som omkring 90 % av de sammanlagda utsläppen från fartyg omfattas.

---

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

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Såsom finansieringsöversikten som åtföljer förordningen visar kommer förordningen att genomföras med den befintliga budgeten och således inte påverka den fleråriga budgetramen. IT-kostnaderna för nödvändig anpassning av det befintliga verktyg som hanteras av Europeiska sjösäkerhetsbyrån förväntas bli begränsade (omkring 0,5 miljoner euro). I vilken utsträckning Europeiska sjösäkerhetsbyrån engageras avgörs av vilka tilläggsuppgifter som aktiveras och godkänns av byråns styrelse.

#### **5. ÖVRIGT**

##### *Översyn/ändring*

Förslaget inbegriper en bestämmelse som ger kommissionen möjlighet att se över denna förordning i samband med framtida internationell utveckling, i synnerhet om det införs ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering genom IMO. Om detta sker bör den föreslagna förordningen ses över och, om så är lämpligt, ändras för att anpassa bestämmelserna om övervakning, rapportering och verifiering till det internationella systemet.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,  
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,  
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,  
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>15</sup>,  
med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>16</sup>,  
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
av följande skäl:

- (1) I klimat- och energipaketet<sup>17</sup> uppmanas alla sektorer av ekonomin, däribland den internationella sjöfarten, att bidra till uppnåendet av dessa utsläppsminskningar och ett tydligt mandat ges: ”Om vare sig något internationellt avtal som inkluderar minskningsåtagande för utsläpp från internationell sjöfart under Internationella sjöfartsorganisationen har godkänts av medlemsstaterna eller något sådant avtal under UNFCCC har godkänts av gemenskapen senast den 31 december 2011, bör kommissionen lägga fram ett förslag om att inkludera utsläpp från den internationella sjöfarten i gemenskapens åtagande om utsläppsminskningar med målsättning att den föreslagna rättsakten ska träda i kraft senast 2013. Ett sådant förslag bör minimera eventuella negativa följder för gemenskapens konkurrenskraft och samtidigt ta hänsyn till de potentiella miljö fördelarna.”
- (2) I juli 2011 antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) tekniska åtgärder och driftsåtgärder, framför allt energieffektivitetsindexet (EEDI) för nya fartyg och energieffektiviseringsplanen för fartyg (SEEMP), som kommer att medföra förbättringar när det gäller att begränsa den förväntade ökningen av växthusgasutsläpp, men som inte i sig kan leda till de utsläppsminskningar av växthusgaser som är nödvändiga inom internationell sjöfart för att åtgärderna ska överensstämja med det globala målet att begränsa ökningen av globala temperaturer till 2 °C.

---

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

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

<sup>17</sup> Beslut 406/2009/EG och direktiv 2009/29/EG.

- (3) Enligt uppgifter från IMO skulle den specifika energiförbrukningen och fartygens koldioxidutsläpp kunna minska med upp till 75 % genom tillämpning av driftsåtgärder och utnyttjande av befintlig teknik. En stor del av dessa åtgärder kan betraktas som kostnadseffektiva eftersom de minskade bränslekostnaderna innebär att eventuella drifts- eller investeringskostnader kommer att löna sig.
- (4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att inrätta ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning som ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen.
- (5) Antagandet av åtgärder för att minska växthusgasutsläpp och bränsleförbrukning försvåras av förekomsten av marknadshinder såsom brist på tillförlitlig information om fartygens bränsleeffektivitet eller tillgänglig teknik för att anpassa fartyg, brist på tillgång till finansiering för investeringar i fartygseffektivitet och delade incitament i och med att fartygsägare inte gynnas av sina investeringar i fartygseffektivitet då bränslefakturorna betalas av operatörerna.
- (6) Slutsatserna av samråden med berörda parter och diskussionerna med internationella samarbetspartner tyder på att en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläpp bör tillämpas genom införandet av ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter som ett första steg och prissättningen av dessa utsläpp i ett senare skede. Genom en sådan strategi blir det lättare att göra betydande framsteg på internationell nivå när det gäller att nå en överenskommelse om minskningsmål för växthusgasutsläpp och genomföra ytterligare åtgärder för att uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt.
- (7) Införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå förväntas leda till utsläppsminskningar på upp till 2 % jämfört med nuläget och sammanlagda minskningar av nettokostnaderna med upp till 1,2 miljarder euro fram till 2030 eftersom systemet kan bidra till avlägsnandet av marknadshinder, i synnerhet de som är kopplade till bristen på information om fartygens effektivitet. De sänkta transportkostnaderna bör främja den internationella handeln. Dessutom är ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder eller effektivitetsstandarder, oberoende av om de tillämpas på unionsnivå eller globalt. Ett sådant system ger också tillförlitliga uppgifter så att exakta utsläppsminskningmål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till uppnåendet av en koldioxidsnål ekonomi kan bedömas.
- (8) Alla resor inom EU, alla resor från den sista hamnen utanför unionen till den första anlöps hamnen inom unionen och alla utgående resor från en unionshamn till nästa hamn som inte är inom unionen bör betraktas som relevanta att övervaka. Koldioxidutsläpp i unionshamnar, inbegripet från fartyg som ligger i hamn eller förflyttar sig inom en hamn, bör också omfattas, i synnerhet eftersom det finns särskilda åtgärder för att minska eller undvika dem. Dessa bestämmelser bör tillämpas på alla fartyg, oavsett flagg, på ett icke-diskriminerande sätt.
- (9) Det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör inrättas genom en förordning med tanke på de nya bestämmelsernas komplexa och mycket tekniska karaktär, behovet av enhetliga regler som är tillämpliga inom hela unionen, för att återspegla att sjötransporter har en internationell prägel och många fartyg

förväntas anlöpa hamnar i olika medlemsstater, och för att underlätta genomförandet inom unionen.

- (10) Ett stabilt fartygsspecifikt system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå bör baseras på en beräkning av utsläpp från förbrukat bränsle vid resor från och till unionshamnar eftersom uppgifter om bränsleförsäljning inte ger tillräckligt noggranna uppskattningar av bränsleförbrukningen inom denna specifika räckvidd på grund av fartygens stora tankkapacitet.
- (11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör även omfatta annan klimatrelevant information som gör det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.
- (12) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, och optimera kostnads-nyttoförhållandet i systemet för övervakning, rapportering och verifiering, utan att äventyra målet att en övervägande mängd växthusgasutsläpp från sjötransporter ska omfattas, bör bestämmelserna för övervakning, rapportering och verifiering endast gälla stora utsläppare. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över 5000 har valts efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg som ankommer till och avgår från unionshamnar. Fartyg med en bruttodräktighet över 5000 står för omkring 55 % av antalet fartyg som anlöper unionshamnar och omkring 90 % av de därmed förknippade utsläppen. Detta icke-diskriminerande tröskelvärde skulle säkerställa att de som släpper ut mest omfattas av systemet. Ett lägre tröskelvärde skulle leda till en större administrativ börda och ett högre skulle innebära en begränsning av de utsläpp som omfattas och därmed också begränsa systemets miljöeffektivitet.
- (13) För att ytterligare minska fartygsägares och fartygsoperatörers administrativa börda bör övervakningsreglerna vara fokuserade på koldioxid som är den mest relevanta växthusgas som släpps ut från sjötransporter och bidrar till upp till 98 % av de sammanlagda växthusgasutsläppen inom denna sektor.
- (14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: Leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.
- (15) Ett företag med ansvar för en hel rapporteringsperiod för ett fartygs transportverksamhet bör betraktas som ansvarigt för alla övervaknings- och rapporteringskrav som uppstår i samband med denna rapporteringsperiod, däribland inlämnandet av en på tillfredsställande sätt verifierad utsläppsrapport. Om det sker ett ägarbyte kommer den nya ägaren endast att ansvara för de övervaknings- och rapporteringskrav som är kopplade till den rapporteringsperiod då ägarbytet skedde. För att det ska bli lättare för den nya ägaren att uppfylla dessa krav bör denne få en kopia av den senaste övervakningsplanen och, i förekommande fall, dokumentet om överensstämmelse. Ägarbyte bör även leda till en ändring av övervakningsplanen så att den nya fartygsägaren kan göra sina egna val när det gäller övervakningsmetod.

- (16) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede för att undvika att mätutrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig installeras eftersom detta skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.
- (17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt och sammanslagna siffror förebyggs sekretessproblem. De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån dessa uppgifter är relevanta för utveckling, framställning och spridning av unionsstatistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.
- (18) Genom att verifiering utförs av ackrediterade kontrollörer bör det säkerställas att övervakningsplaner och utsläppsrapporter är korrekta och uppfyller kraven i denna förordning. Som ett viktigt inslag när det gäller att förenkla verifieringen bör kontrollörerna kontrollera uppgifternas trovärdighet genom att jämföra rapporterade uppgifter med uppskattningar baserade på fartygets spåringsuppgifter och egenskaper. Sådana uppskattningar kan kommissionen tillhandahålla. Kontrollörerna bör vara oberoende och kompetenta personer eller rättsliga enheter och bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93<sup>19</sup>.
- (19) Ett dokument om överensstämmelse som utfärdats av en kontrollör bör förvaras ombord på fartyget för att visa att kraven på övervakning, rapportering och verifiering efterlevs. Kontrollörer bör informera kommissionen om utfärdande av sådana dokument.
- (20) Baserat på erfarenheter från liknande uppgifter kopplade till sjöfartssäkerhet bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån bistå kommissionen genom att utföra vissa uppgifter.
- (21) Underlåtenhet att iaktta bestämmelserna i denna förordning bör leda till påföljder. Kontroll av efterlevnad av skyldigheterna i samband med systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör baseras på befintliga instrument, närmare bestämt de som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser<sup>20</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll<sup>21</sup>, och på information om utfärdande av dokument om överensstämmelse. Kommissionen bör lägga till det dokument som bekräftar fartygets efterlevnad av övervaknings- och rapporteringskraven till den förteckning över certifikat och dokument som avses i artikel 13.1 i direktiv 2009/16/EG.
- (22) I direktiv 2009/16/EG fastställs att fartyg får kvarhållas vid avsaknad av certifikat som måste finnas ombord. Vad gäller fartyg som har underlåtit att iaktta skyldigheterna om övervakning och rapportering under mer än en rapporteringsperiod är det emellertid

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

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

<sup>20</sup> EUT L131, 28.5.2009 s. 132.

<sup>21</sup> EUT L131, 28.5.2009 s. 57.

lämpligt att föreskriva en möjlighet att avvisa dem. Detta bör tillämpas på ett sådant sätt att situationen kan åtgärdas inom en rimlig tidsperiod.

- (23) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 av den 21 maj 2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information på nationell nivå och unionsnivå som är relevant för klimatförändringen<sup>22</sup> bör ändras i syfte att fastställa krav för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från medlemsstaternas sjötransporter i enlighet med denna förordning.
- (24) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör fungera som en föregångare när det gäller genomförandet av ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering. Ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering är att föredra eftersom det kan betraktas som mer effektivt på grund av dess omfattande räckvidd. Med anledning av detta bör kommissionen regelbundet dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta internationella organ, och relevanta inlagor bör lämnas till IMO. Om en överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering nås bör kommissionen se över unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i syfte att anpassa det till det globala systemet.
- (25) För att kunna utnyttja bästa tillgängliga praxis och vetenskapliga bevis bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen när det gäller att se över vissa tekniska aspekter av övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från fartyg och anta närmare bestämmelser om verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (26) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av automatiserade system och elektroniska standardmallar för enhetlig rapportering av utsläpp och annan klimatrelevant information till kommissionen och berörda stater bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>23</sup>.
- (27) Målet med den föreslagna åtgärden, dvs. att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från fartyg som det första steget i en stegvis strategi att minska dessa utsläpp kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna var för sig, med hänsyn till sjötransporters internationella karaktär, och de kan därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre uppnås på unionsnivå. Unionen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

---

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

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

- (28) De bestämmelser genom vilka systemet för övervakning, rapportering och verifiering inrättas bör vara förenliga med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>24</sup> samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter<sup>25</sup>.
- (29) Denna förordning bör träda i kraft den 1 juli 2015 för att säkerställa att medlemsstaterna och berörda parter får tillräckligt med tid för att vidta de åtgärder som krävs för en effektiv tillämpning av denna förordning innan den första rapporteringsperioden inleds den 1 januari 2018.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### *Artikel 1*

##### **Syfte**

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

#### *Artikel 2*

##### **Tillämpningsområde**

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över 5000 när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.
2. Denna förordning ska inte tillämpas på örlogsfartyg, räddningsfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning och fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt.

#### *Artikel 3*

##### **Definitioner**

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *utsläpp*: utsläpp i atmosfären av koldioxid från fartyg som avses i artikel 2.
- (b) *anlöpshamn*: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå iland eller tas ombord, med undantag för om fartyget enbart lägger till för att tanka, fylla på färskvaror och/eller avlösa personal.

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

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



- (c) *företag*: ägaren till ett fartyg som avses i artikel 2 eller någon annan person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift.
- (d) *bruttodräktighet*: bruttodräktighet som beräknats enligt bestämmelserna för mätning av dräktighet i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.
- (e) *kontrollör*: en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och som är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008<sup>26</sup> och denna förordning.
- (f) *verifiering*: den verksamhet som en kontrollör bedriver för att bedöma huruvida de dokument som företaget överlämnar överensstämmer med kraven i denna förordning.
- (g) *annan klimatrelevant information*: information som rör fartygs bränsleförbrukning, transportarbete och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och bedöma fartygens resultat.
- (h) *emissionsfaktor*: det genomsnittliga växthusgasutsläppet i förhållande till aktivitetsdata för bränsle-/materialflöde om en fullständig oxidation vid förbränning och en fullständig omvandling vid alla andra kemiska reaktioner antas.
- (i) *osäkerhet*: en parameter, kopplad till resultatet av fastställandet av en storhet, som beskriver spridningen av de värden som rimligen kan tillskrivas denna storhet, inbegripet effekterna av både systematiska och slumpmässiga faktorer; osäkerheten uttrycks i procent och beskriver ett konfidensintervall som omfattar 95 % av de värden som fås fram med beaktande av varje asymmetri i spridningen av värden.
- (j) *konservativ*: en uppsättning antaganden som fastställs för att garantera att de årliga utsläppen inte underskattas eller sträckan eller mängden last ombord överskattas.
- (k) *ton koldioxid*: metriskt ton koldioxid.
- (l) *rapporteringsperiod*: ett kalenderår under vilket utsläpp måste övervakas och rapporteras.

## KAPITEL II

### ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING

#### AVSNITT 1

#### **Principer och metoder för övervakning och rapportering**

##### *Artikel 4*

#### **Gemensamma principer för övervakning och rapportering**

1. Företagen ska för varje fartyg övervaka och rapportera mängd och typ av bränsle som förbrukas under ett kalenderår inom varje hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och för varje ankomst till och avgång från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion i enlighet med punkterna 2–6.

---

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

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta alla utsläpp från förbränning av bränsle. Företagen ska tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.
3. Övervakningen och rapporteringen ska vara konsekvent och jämförbar över tid. Företagen ska använda samma övervakningsmetoder och uppgifter, med förbehåll för ändringar och undantag som godkänts av kontrollören.
4. Företagen ska inhämta, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och verksamhetsuppgifter, på ett öppet sätt så att kontrollören och den behöriga myndigheten kan återge hur utsläppen fastställts.
5. Företagen ska se till att fastställandet av utsläpp är vare sig systematiskt eller medvetet felaktigt. De ska identifiera och reducera eventuella osäkerhetskällor.
6. Företagen ska se till att det är möjligt att med rimlig säkerhet fastställa att de rapporterade utsläppen är korrekta.

#### *Artikel 5*

#### **Metoder för övervakning och rapportering av utsläpp från sjötransporter**

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

## **AVSNITT 2**

### **ÖVERVAKNINGSPLAN**

#### *Artikel 6*

#### **Övervakningsplanens innehåll och inlämnande**

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000.
2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 1 januari 2018 utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter fartygens första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.
3. Den övervakningsplan som avses i punkt 1 ska bestå av en fullständig och öppen dokumentation av övervakningsmetoden för ett visst fartyg och omfatta minst följande uppgifter:
  - (a) Identifiering och typ av fartyg, inbegripet fartygets namn, IMO-registreringsnummer, registreringshamn eller hemmahamn och fartygsägarens namn.
  - (b) Företagets namn samt adress, telefon- och faxnummer och e-postadress till en kontaktperson.

- (c) En beskrivning av utsläppskällorna ombord på fartyget såsom huvudmotor, hjälpmotor, panna och inertgasgenerator samt de bränsletyper som används.
  - (d) En beskrivning av förfaranden, system och ansvarsområden som används för att uppdatera förteckningen över utsläppskällor under övervakningsåret i syfte att se till att övervakningen och rapporteringen av fartygets utsläpp är fullständig.
  - (e) En beskrivning av de förfaranden som används för att kontrollera att förteckningen över resor är fullständig.
  - (f) En beskrivning av förfarandena för övervakning av fartygets bränsleförbrukning, inbegripet
    - (i) den metod enligt bilaga I som valts för att beräkna bränsleförbrukningen för varje utsläppskälla, inbegripet en beskrivning av den mätningstrustning som används, enligt vad som är tillämpligt,
    - (ii) förfarandena för att mäta tankad bränslemängd och bränslemängd i tankarna, en beskrivning av de mätinstrument som används och förfarandena för att registrera, hämta, överföra och lagra mätuppgifter, enligt vad som är tillämpligt,
    - (iii) vald metod för fastställande av densitet, i tillämpliga fall,
    - (iv) ett förfarande för att säkerställa att den totala osäkerheten för bränslemätningar överensstämmer med kraven i denna förordning, om möjligt med beaktande av nationell lagstiftning, klausuler i kundavtal eller bränsleleverantörers standarder för noggrannhet.
  - (g) De enskilda emissionsfaktorer som används för varje bränsletyp eller, när det gäller alternativa bränslen, metoderna för att fastställa emissionsfaktorer, inbegripet metoder för provtagning och analys, en beskrivning av de laboratorier som används (och bekräftad ackreditering enligt ISO 17025 i tillämpliga fall).
  - (h) En beskrivning av de förfaranden som används för att fastställa verksamhetsuppgifter per resa, inbegripet
    - (i) de förfaranden, ansvarsområden och datakällor som används för fastställande och registrering av sträcka per resa,
    - (ii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att registrera den last som transporteras och antalet passagerare, enligt vad som är tillämpligt,
    - (iii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera tidsåtgång till sjöss mellan avresehamnen och ankomsthavnen.
  - (i) En beskrivning av den metod som ska användas för att fastställa alternativa data för att komma tillrätta med luckor i uppgifterna.
  - (j) Det datum då den senaste ändringen av övervakningsplanen utfördes.
4. Företagen ska använda standardiserade övervakningsplaner som baseras på mallar. Tekniska regler avseende mallar till de övervakningsplaner som avses i punkt 1 ska fastställas genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas av

kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i denna förordning.

#### *Artikel 7*

### **Ändringar av övervakningsplanen**

Företagen ska regelbundet kontrollera om fartygets övervakningsplan återspeglar fartygets art och funktion och om övervakningsmetoden kan förbättras.

Ett företag ska ändra övervakningsplanen om något av följande föreligger:

- (a) Fartyget har bytt ägare.
- (b) Nya utsläpp uppstår på grund av nya utsläppskällor eller på grund av användning av nya bränslen som ännu inte omfattas av övervakningsplanen.
- (c) Tillgången till uppgifter ändras, på grund av att nya mätinstrument, provtagningsmetoder eller analysmetoder används, eller av andra skäl, och detta leder till att utsläpp kan fastställas med större noggrannhet.
- (d) Uppgifter som tagits fram genom den övervakningsmetod som tidigare tillämpades har befunnits vara felaktiga.
- (e) Övervakningsplanen uppfyller inte kraven i denna förordning och kontrollören begär att företaget ska ändra den.

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

Betydande ändringar av övervakningsplanen ska bedömas av kontrollören.

### AVSNITT 3

## **ÖVERVAKNING AV UTSLÄPP OCH ANNAN RELEVANT INFORMATION**

#### *Artikel 8*

### **Övervakning av verksamhet inom en rapporteringsperiod**

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

#### *Artikel 9*

### **Övervakning per resa**

På grundval av den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1 ska företagen för varje fartyg och resa som ankommer till och avreser från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion övervaka följande uppgifter i enlighet med del A i bilagorna I och II:

- (a) Avresehamn och ankomsthavn samt datum och klockslag för avresa och ankomst.
- (b) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt och uppdelat mellan bränsle som används inom och utanför övervakningsområden för utsläpp.

- (c) Koldioxid som släpps ut.
- (d) Tillryggalagd sträcka.
- (e) Tidsåtgång till sjöss.
- (f) Last som transporteras.
- (g) Transportarbete.

#### *Artikel 10*

### **Övervakning på årlig basis**

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

- (a) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt och uppdelat mellan bränsle som används inom och utanför övervakningsområden för utsläpp.
- (b) Total mängd koldioxid som släpps ut.
- (c) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.
- (d) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.
- (e) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.
- (f) Koldioxidutsläpp som uppstår inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen är i hamn.
- (g) Totalt tillryggalagd sträcka.
- (h) Total tidsåtgång till sjöss.
- (i) Totalt transportarbete.
- (j) Genomsnittlig energieffektivitet.

## **AVSNITT 4**

### **RAPPORTERING**

#### *Artikel 11*

### **Utsläppsrapportens innehåll**

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan klimatrelevant information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.
2. Vid ägarbyte ska det nya företaget se till att varje fartyg under dess ansvar uppfyller kraven i denna förordning under hela den rapporteringsperiod då det ansvarar för det berörda fartyget.

3. Företagen ska ange följande information i den utsläppsrapport som avses i punkt 1:
- (a) Uppgifter genom vilka fartyget och företaget identifieras, inbegripet
    - (i) fartygets namn,
    - (ii) IMO-registreringsnummer,
    - (iii) registreringshamn eller hemmahamn,
    - (iv) fartygets tekniska effektivitet (energieffektivitetsindex (EEDI) eller Estimated Index Value (EIV) i enlighet med IMO:s resolution MEPC.215 (63), i tillämpliga fall),
    - (v) fartygsägarens namn,
    - (vi) fartygsägarens adress och dennes huvudsakliga verksamhetsort,
    - (vii) företags namn (om det inte är fartygets ägare),
    - (viii) företags adress (om det inte är fartygets ägare) och dess huvudsakliga verksamhetsort,
    - (ix) adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.
  - (b) Information om den övervakningsmetod som används och relevant osäkerhetsnivå.
  - (c) Resultatet av den årliga övervakningen av parametrarna i enlighet med artikel 10.

#### *Artikel 12*

##### **Utsläppsrapportens format**

1. Den utsläppsrapport som avses i artikel 11 ska lämnas in med användning av automatiserade system och format för datautbyte, inbegripet elektroniska mallar.
2. Tekniska regler avseende det format för datautbyte, inbegripet elektroniska mallar, som avses i punkt 1 ska fastställas genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i denna förordning.

#### KAPITEL III

### **VERIFIERING OCH ACKREDITERING**

#### *Artikel 13*

##### **Verifieringsverksamhetens omfattning och verifieringsrapport**

3. Kontrollören ska bedöma huruvida den övervakningsplan som avses i artikel 6 överensstämmer med de krav som fastställs i artiklarna 6 och 7. Om bedömningen innehåller rekommendationer som måste föras in i en övervakningsplan ska det berörda företaget revidera sin övervakningsplan innan rapporteringsperioden inleds.
4. Kontrollören ska bedöma huruvida utsläppsrapporten överensstämmer med kraven i artiklarna 8–11 och bilagorna I och II.
5. Kontrollören ska särskilt säkerställa att utsläppen och annan klimatrelevant information i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och den övervakningsplan som avses i artikel 6. Kontrollören ska även säkerställa att

utsläppen och annan klimatrelevant information i rapporterna överensstämmer med data som beräknats från andra källor i enlighet med bilagorna I och II.

6. Om slutsatsen av bedömningen är att utsläppsrapporten enligt kontrollörens bästa vetenskap inte innehåller några väsentliga oriktiga uppgifter eller felaktigheter ska kontrollören utfärda en verifieringsrapport. I verifieringsrapporten ska alla frågor som är relevanta för det arbete som kontrollören utfört anges.
7. Om slutsatsen av bedömningen är att utsläppsrapporten innehåller väsentliga oriktiga uppgifter, felaktigheter eller inkonsekvenser eller inte uppfyller kraven i artiklarna 11 och 14 och bilaga I ska kontrollören meddela företaget detta i god tid och begära att en reviderad utsläppsrapport lämnas in. Företaget ska korrigera de avvikelser och inkonsekvenser som meddelats så att verifieringsprocessen kan slutföras inom rimlig tid. Kontrollören ska i sin verifieringsrapport ange om företaget har åtgärdat avvikelserna under verifieringen.

#### *Artikel 14*

##### **Allmänna krav och principer för kontrollörer**

1. Kontrollören ska vara oberoende av ett företag eller operatör för det berörda fartyget och ska bedriva den verksamhet som krävs enligt denna förordning i allmänhetens intresse. Därför får kontrollören eller någon annan del av samma rättsliga enhet inte vara ett företag eller en fartygsoperatör, ägare av ett företag eller ägas av ett sådant och får ej heller ha några förbindelser med företaget som kan inverka på dess oberoende och opartiskhet.
2. Vid verifieringen av den utsläppsrapport som avses i artikel 11 och de övervakningsförfaranden som företaget tillämpar ska kontrollören bedöma tillförlitlighet, trovärdighet och noggrannhet i fråga om övervakningssystemen och de rapporterade uppgifterna samt information som avser utsläpp, i synnerhet följande:
  - (d) Tilldelning av bränsle för resor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.
  - (e) Rapporterade uppgifter om bränsleförbrukning samt mätningar och beräkningar kopplade till dessa.
  - (f) Val och tillämpning av emissionsfaktorer.
  - (g) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av de totala utsläppen.
  - (h) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av energieffektiviteten.
3. Kontrollören ska endast beakta rapporter som lämnats in i enlighet med artikel 11 om tillförlitliga och trovärdiga uppgifter och information gör det möjligt att fastställa utsläppen med en hög grad av säkerhet och under förutsättning att följande säkerställs:
  - (a) De rapporterade uppgifterna överensstämmer med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spårningsuppgifter såsom fartygets maskinstyrka.
  - (b) De rapporterade uppgifterna innehåller inga inkonsekvenser, särskilt vid jämförelse av den totala volymen bränsle som köps varje år av varje fartyg och den samlade bränsleförbrukningen under resor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.

- (c) Sammanställningen av uppgifter har utförts i enlighet med tillämpliga bestämmelser.
- (d) Fartygets relevanta register är fullständiga och konsekventa.

#### *Artikel 15*

### **Verifieringsförfaranden**

1. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till övervaknings- och rapporteringsprocessen genom att jämföra rapporterade utsläpp med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spåringsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka. Om betydande avvikelser konstateras ska kontrollören genomföra ytterligare analyser.
2. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till de olika beräkningsstegen genom att se över alla datakällor och metoder som används.
3. Kontrollören ska beakta eventuella effektiva riskkontrollmetoder som företaget tillämpar för att minska graden av osäkerhet när det gäller noggrannheten i de övervakningsmetoder som används.
4. Företaget ska förse kontrollören med all ytterligare information som gör det möjligt att utföra verifieringsförfarandena. Under verifieringsprocessen kan kontrollören göra stickprov för att fastställa tillförlitligheten i rapporterade uppgifter och information.
5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 för att närmare fastställa reglerna för verifieringsverksamhet som avses i denna förordning och metoderna för ackreditering av kontrollörer. Dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artikel 14 och på relevanta internationellt vedertagna normer.

#### *Artikel 16*

### **Ackreditering av kontrollörer**

1. En kontrollör som bedömer övervakningsplaner och utsläppsrapporter samt utfärdar verifieringsdokument och dokument om överensstämmelse som avses i artiklarna 13 och 17 ska vara ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för de verksamheter som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.
2. Om det i denna förordning inte föreskrivs några särskilda bestämmelser om ackrediteringen av kontrollörer ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 765/2008 gälla.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 för att närmare fastställa metoderna för ackreditering av kontrollörer.

## **KAPITEL IV**

### **ÖVERENSSTÄMMELSE OCH OFFENTLIGGÖRANDE AV INFORMATION**



## *Artikel 17*

### **Utfärdande av dokument om överensstämmelse**

1. Om den utsläppsrapport som avses i artikel 11 uppfyller kraven i artiklarna 11–15 och i bilagorna I och II ska kontrollören utifrån en verifieringsrapport utfärda ett dokument om överensstämmelse för det berörda fartyget.
2. Det dokument om överensstämmelse som avses i punkt 1 ska innehålla följande information:
  - (a) Fartygets identitet (namn, IMO-registreringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).
  - (b) Namn och adress samt huvudsaklig verksamhetsort för fartygets ägare.
  - (c) Kontrollörens identitet.
  - (d) Datum för utfärdande av dokument som styrker efterlevnad av kraven (den rapporteringsperiod som avses och dess giltighetstid).
3. Dokument om överensstämmelse ska betraktas som giltiga under en period om 18 månader efter rapporteringsperiodens slut.
4. Kontrollören ska utan dröjsmål informera kommissionen och flaggstatens myndighet om utfärdandet av dokument om överensstämmelse och överföra den information som avses i punkt 2 med användning av automatiserade system och format för datautbyte, däribland elektroniska mallar som fastställts av kommissionen i enlighet med det förfarande som föreskrivs i denna förordning.
5. Tekniska regler avseende format för datautbyte, inbegripet de elektroniska mallar som avses i punkt 4, ska fastställas genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i denna förordning.

## *Artikel 18*

### **Skyldighet att ha ett giltigt dokument om överensstämmelse ombord**

Från och med den 30 juni 2019 ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

## *Artikel 19*

### **Efterlevnad av övervaknings- och rapporteringskrav och inspektioner**

1. På grundval av den information som offentliggörs i enlighet med artikel 21.1 ska varje medlemsstat säkerställa att de övervaknings- och rapporteringskrav som anges i artiklarna 8–12 efterlevs av fartyg som för dess flagg.
2. Varje medlemsstat ska se till att inspektioner av ett fartyg i en hamn inom dess jurisdiktion omfattar verifiering av att det dokument om överensstämmelse som avses i artikel 18 finns ombord.
3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 i denna artikel och på grundval av den information som offentliggörs i enlighet med artikel 21 ska medlemsstaten för varje fartyg som anländer till en hamn inom den medlemsstatens jurisdiktion och som inte

iakttag artikel 21.2 j och k verifiera att det dokument om överensstämmelse som avses i artikel 18 finns ombord.

#### *Artikel 20*

##### **Påföljder, informationsutbyte och avvisningsbeslut**

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett system för påföljder vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 8–12 och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna får inte vara mindre stränga än de påföljder som föreskrivs i nationell lagstiftning om växthusgasutsläpp i fall där operatörer underlåter att efterleva rapporteringskrav och de ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser före den 1 juli 2017 och utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar som påverkar dessa bestämmelser.
2. Medlemsstaterna ska införa effektiva metoder för informationsutbyte och effektivt samarbete mellan deras nationella myndigheter som säkerställer efterlevnad av övervaknings- och rapporteringskraven eller, i tillämpliga fall, med den myndighet som utför påföljdsförfarandena. Kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten ska informeras om nationella påföljdsförfaranden som medlemsstater inför.
3. För de fartyg som underlåter att uppfylla övervaknings- och rapporteringskraven under mer än en rapporteringsperiod kan den nationella statliga hamnmyndigheten utfärda ett avvisningsbeslut som kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån, övriga medlemsstater och berörd flaggstat ska informeras om. Om ett avvisningsbeslut utfärdas ska varje medlemsstat neka det berörda fartyget tillträde till samtliga hamnar till dess att företaget uppfyller sina övervaknings- och rapporteringskrav i enlighet med artiklarna 8–12 och detta intygas genom att ett giltigt dokument om överensstämmelse delges den nationella statliga hamnmyndighet som utfärdade avvisningsbeslutet.

#### *Artikel 21*

##### **Offentliggörande av information**

1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra de utsläpp som rapporterats i enlighet med artikel 11 och information om företagets efterlevnad av de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 11 och 17.
2. Det offentliggörande som avses i punkt 1 ska innehålla följande information:
  - (a) Fartygets identitet (namn, IMO-registreringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).
  - (b) Fartygsägarens identitet (namn och adress till ägaren samt dennes huvudsakliga verksamhetsort).
  - (c) Fartygets tekniska effektivitet (EEI eller EIV där så är tillämpligt).
  - (d) Årliga koldioxidutsläpp.
  - (e) Total bränsleförbrukning per år för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.

- (f) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.
  - (g) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras på resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.
  - (h) Sammanlagd tid till sjöss per år för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.
  - (i) Tillämpad metod för övervakning.
  - (j) Utfärdandedatum och utgångsdatum för dokumentet som styrker efterlevnad av kraven.
  - (k) Identiteten på den kontrollör som godkänt utläppsrapporten.
3. Kommissionen ska offentliggöra en årlig rapport om utsläpp och annan klimatrelevant information från sjötransporter.
  4. Europeiska sjösäkerhetsbyrån ska bistå kommissionen i dess arbete för att uppfylla villkoren i artiklarna 11, 12, 17 och 21 i denna förordning, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002<sup>27</sup>.

## KAPITEL V

### INTERNATIONELLT SAMARBETE

#### *Artikel 22*

##### **Internationellt samarbete**

1. Kommissionen ska regelbundet informera IMO och andra berörda internationella organ om genomförandet av denna förordning i syfte att underlätta utarbetandet av internationella regler inom IMO för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.
2. Kommissionen ska ha ett tekniskt utbyte med tredjeländer om genomförandet av denna förordning, i synnerhet när det gäller vidareutveckling av övervakningsmetoder, organisation för rapportering och verifiering av utläppsrapporter.
3. Om en internationell överenskommelse om globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ingås ska kommissionen se över denna förordning och kan, om så är lämpligt, föreslå ändringar av denna.

## KAPITEL VI

### DELEGERADE BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER SAMT SLUTBESTÄMMELSER

---

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

### *Artikel 23*

#### **Delegering av befogenheter**

Befogenheten att anta delegerade akter i syfte att komplettera och ändra bestämmelserna i bilagorna I och II för att beakta aktuella vetenskapliga bevis som finns tillgängliga samt relevanta uppgifter som finns tillgängliga ombord på fartygen och relevanta internationella regler och internationellt vedertagna normer, för att fastställa så noggranna och effektiva metoder för övervakning av utsläpp som möjligt och för att förbättra noggrannheten i den begärda informationen om övervakning och rapportering av utsläpp ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artikel 24 i den mån den avser icke väsentliga delar av denna förordning.

### *Artikel 24*

#### **Delegeringens utövande**

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 15, 16 och 23 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 1 juli 2015.
2. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 23 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
3. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
4. En delegerad akt som antas enligt artikel 23 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

### *Artikel 25*

#### **Genomförandeakter**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 8 i direktiv 93/389/EG. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

### *Artikel 26*

#### **Ändringar av förordning (EU) nr 525/2013**

Förordning (EU) 525/2013 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 i förordning (EU) 525/2013<sup>28</sup> ska följande led läggas till som led h:  
”h) övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp från fartyg i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX.”
2. Följande artikel ska införas som artikel 21a:

*”Artikel 21a*

**Rapportering av utsläpp från sjötransporter**

- (1) Medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen senast den 15 januari varje år (”år X”) för året X-2, koldioxidutsläppen från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX.
  - (2) Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med [artikel 25 i denna förordning] för att fastställa kraven för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX och i tillämpliga fall beakta relevanta beslut som antagits av UNFCCC:s och Kyotoprotokollets organ eller i överenskommelser som är en följd av dessa eller som har ersatt dessa eller beslut som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen.
  - (3) Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa struktur, format och process för medlemsstaternas rapportering av koldioxidutsläpp<sup>2</sup> från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i [artikel 26.2].”
3. I artikel 25.2, 25.3 och 25.5 ska följande hänvisning införas:  
”21a”

*Artikel 27*

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2015.

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

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

---

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

## **BILAGA I**

### **Metoder för övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp och annan klimatrelevant information**

#### **A. BERÄKNING AV BRÄNSLEFÖRBRUKNING (artikel 9)**

Vid beräkning av bränsleförbrukning ska företagen använda följande formel:

Bränsleförbrukning x emissionsfaktor

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

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

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

Standardvärdena för emissionsfaktorer ska baseras på de senaste värdena från IPCC. De kan härledas från bilaga VI till kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG<sup>29</sup>.

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

#### **B. METODER FÖR ATT FASTSTÄLLA UTSLÄPP**

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

Vid val av övervakningsmetod ska de förbättringar som ökad noggrannhet innebär vägas mot merkostnaderna.

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

- (a) Leveranssedel för bunkerbränsle och periodiska avläsningar av bränsletankar.
  - (b) Övervakning av tank för bunkerbränsle ombord.
  - (c) Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser.
  - (d) Direkta utsläppsmätningar.
1. Metod A: Leveranssedlar för bunkerbränsle och periodiska avläsningar av bränsletankar

Denna metod baseras på kvantitet och typ av bränsle i enlighet med leveranssedel för bunkerbränsle kombinerat med periodiska avläsningar av bränsletankar baserat på avläsningar av tankar. Periodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid periodens början, plus leveranser och minus bränslet vid periodens slut och avlägsnat bränsle mellan periodens början och periodens slut.

---

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

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

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

Leveranssedeln för bunkerbränsle är obligatorisk enligt de befintliga MARPOL-bestämmelserna, bilaga VI, och relevanta register ska sparas ombord i tre år efter leveransen av bunkerbränslet och vara lättillgängliga. Den periodiska avstämningen av bränsletankar ombord baseras på avläsningen av bränsletanken. Vid genomgången används tanktabeller som har relevans för varje bränsletank för att fastställa volymen vid tidpunkten för avläsningen av bränsletanken. Den osäkerhet som är kopplad till leveranssedeln för bunkerbränsle ska anges i den övervakningsplan som avses i artikel 6. Avläsningar av bränsletank ska utföras med lämpliga metoder, såsom automatiserade system, pejling och mätstickor. Metod för tankpejling och därmed förknippad osäkerhet ska anges i den övervakningsplan som avses i artikel 6.

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

- (a) Mätningssystem ombord.
- (b) Den densitet som uppmäts av bränsleleverantören vid tankning av bränsle och anges på bränslefakturan eller leveranssedeln.

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

## 2. Metod B: Övervakning av tank för bunkerbränsle ombord

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

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

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

Avläsningar av bränsletank ska utföras med lämpliga metoder såsom automatiserade system, pejling och mätstickor. Metoden för tankpejling och osäkerhet ska anges i den övervakningsplan som avses i artikel 6.

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

- (a) Mätningssystem ombord.
- (b) Den densitet som uppmäts av bränsleleverantören vid tankning av bränsle och anges på bränslefakturan eller leveranssedeln.

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

### 3. Metod C: Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser

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

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

De kalibreringsmetoder som används och den osäkerhet som är kopplad till flödesmätarna som används ska anges i den övervakningsplan som avses i artikel 6.

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

- (c) Mätningssystem ombord.
- (d) Den densitet som uppmäts av bränsleleverantören vid tankning av bränsle och anges på bränslefakturan eller leveranssedeln.

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

### 4. Metod D: Direkta utsläppsmätningar

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

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

De kalibreringsmetoder som används och den osäkerhet som är kopplad till de enheter som används ska anges i den övervakningsplan som avses i artikel 6.



## **BILAGA II**

### **Övervakning av annan klimatrelevant information**

#### **A. Övervakning per resa (artikel 9)**

I syfte att övervaka annan klimatrelevant information per resa (artikel 9) ska företagen följa följande regler:

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

Tillryggalagd sträcka kan vara avståndet i den mest direkta rutten mellan avgångshamnen och ankomsthavnen eller den faktiska tillryggalagda sträckan. Om avståndet i den mest direkta rutten mellan avgångshamnen och ankomsthavnen tillämpas bör den konservativa korrigeringsfaktorn beaktas för att säkerställa att tillryggalagd sträcka inte underskattas påtagligt. I den övervakningsplan som avses i artikel 6 ska den beräkning av sträcka som används anges samt, om nödvändigt, den korrigeringsfaktor som använts. Tillryggalagd sträcka ska uttryckas i sjömil.

För passagerarfartyg ska antalet passagerare användas för att uttrycka last ombord. För alla andra kategorier av fartyg ska mängden last ombord uttryckas som ton och kubikmeter last.

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

#### **B. Övervakning på årlig basis (artikel 10)**

I syfte att övervaka annan klimatrelevant information på årlig basis ska företagen följa följande regler:

De värden som ska övervakas i enlighet med artikel 10 bör fastställas genom sammanställning av de olika uppgifterna per resa.

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

Bränsleförbrukning per sträcka = total årlig bränsleförbrukning/total tillryggalagd sträcka

Bränsleförbrukning per transportarbete = total årlig bränsleförbrukning/totalt transportarbete.

Koldioxidutsläpp per sträcka = totala årliga koldioxidutsläpp/total tillryggalagd sträcka

Koldioxidutsläpp per transportarbete = totala årliga koldioxidutsläpp/totalt transportarbete

## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

- 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET**
  - 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
  - 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
  - 1.3. Typ av förslag eller initiativ
  - 1.4. Mål
  - 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
  - 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
  - 1.7. Planerad metod för genomförandet
  
- 2. FÖRVALTNING**
  - 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
  - 2.2. Administrations- och kontrollsystem
  - 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter
  
- 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET**
  - 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
  - 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
    - 3.2.1. *Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna*
    - 3.2.2. *Beräknad inverkan på driftsanslagen*
    - 3.2.3. *Beräknad inverkan på de administrativa anslagen*
    - 3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
    - 3.2.5. *Bidrag från tredje part*
  - 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Europaparlamentets och rådets förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter

#### 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen<sup>30</sup>

Politikområde 34 = ”Klimatåtgärd”

#### 1.3. Typ av förslag eller initiativ

Ny åtgärd

Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>31</sup>

Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden

Tidigare åtgärd som **omformas till eller ersätts av en ny**

#### 1.4. Mål

##### 1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

Att minska växthusgasutsläppen med minst 20 % jämfört med 1990 års nivåer eller med 30 %, på vissa villkor, öka andelen förnybara energikällor i vår slutenergiförbrukning till 20 %, och öka energieffektiviteten med 20 %

##### 1.4.2. Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs

###### Specifikt mål nr 1

Att genom klimatåtgärder på EU-nivå bidra till det långsiktiga målet att stabilisera halten av växthusgaser i atmosfären på en nivå som förhindrar farlig mänsklig inverkan på klimatet.

###### Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

ABB 34 02: Klimatåtgärder på EU-nivå och internationell nivå

###### Specifikt mål nr 2

Att tillämpa en ambitiös klimatpolitik på internationell nivå för att uppnå det långsiktiga målet att stabilisera halten av växthusgaser i atmosfären på en nivå som förhindrar farlig mänsklig inverkan på klimatet.

###### Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

ABB 34 02: Klimatåtgärder på EU-nivå och internationell nivå

<sup>30</sup> ABM: Verksamhetsbaserad förvaltning – ABB: Verksamhetsbaserad budgetering.

<sup>31</sup> I den mening som avses i artikel 49.6 a respektive 49.6 b i budgetförordningen.

### 1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Genom genomförandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från fartyg skulle uppgifter om dessa utsläpp, som i avsaknad av lämpliga rapporteringskrav för närvarande endast uppskattas, tillhandahållas. Övervakning och rapportering av sådana utsläpp och indikatorer avseende bränsleförbrukning och fartygseffektivitet kan förväntas leda till ökad medvetenhet när det gäller bränslekostnader och förbättringspotential inom sjötransportsektorn.

Enligt konsekvensbedömningen förväntas utsläppsminskningarna och bränslebesparingarna uppgå till upp till 2 % jämfört med nuläget. Detta innebär nettobesparingar på upp till 1,2 miljarder euro om året, i form av sänkta bränslefakturer för sektorn, fram till 2030.

### 1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

Antal och procentandel fartyg som övervakar och rapporterar sina utsläpp i enlighet med förordningen, jämfört med antal fartyg som anlöper EU-hamnar

Årliga koldioxidutsläpp från sjötransporter inom EU, mätt ombord och på grundval av bränsleförbrukning

## 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

### 1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

I nuläget är den exakta nivån när det gäller utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser från EU-relaterade sjötransporter inte känd på grund av bristen på övervakning och rapportering av sådana utsläpp. Konsekvensbedömningen och samrådet med berörda parter (se avsnitt 2) visade att ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter är en nödvändig förutsättning för alla marknadsbaserade åtgärder, oberoende av om de tillämpas på unionsnivå som eller globalt.

Genom införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering som ett första steg blir det möjligt att ägna mer tid åt diskussionen och beslutsfattandet om mål för utsläppsminskningar och marknadsbaserade åtgärder för att uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt. Detta gäller i synnerhet diskussioner på global nivå inom IMO. Ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering bör dessutom bidra till avlägsnandet av marknadshinder, i synnerhet när det gäller bristen på information om fartygseffektivitet.

För ytterligare förklaringar, se motiveringen till förslaget.

### 1.5.2. Mervärdet av ett engagemang på EU-nivå

Eftersom de övergripande åtagandena mot klimatförändringar görs på EU-nivå, däribland det mål om utsläppsminskningar inom sjötransportsektorn för 2050 som fastställs i vitboken om transport, vore det effektivt att även utveckla nödvändiga regler för övervakning, rapportering och verifiering på denna nivå. Vidare kommer denna rättsliga ram garantera effektivitet genom användning av harmoniserad övervakning, rapportering och verifiering för fartygsresor mellan hamnar i olika medlemsstater, vilka utgör omkring 90 % av anlöpen i hamnar i EU-

medlemsstaterna. Dessutom kan åtgärder på EU-nivå leda till att konkurrensthörningar på den inre marknaden undviks genom att samma miljörelaterade begränsningar tillämpas på alla fartyg som anlöper EU-hamnar.

*1.5.3. Lärdomar som dragits av liknande erfarenheter*

Åtgärder för att minska växthusgasutsläppen i andra sektorer, i synnerhet i och med att EU:s system för handel med utsläppsrätter är världens största cap-and-trade-system, visar att det finns ett behov av tydliga regler för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp. Målet är att säkerställa en gemensam överenskommelse om definitionen av ett ton koldioxid som släpps ut från en anläggning eller av en operatör.

*1.5.4. Förenlighet med andra lämpliga normer och eventuella synergieffekter*

Även om förslagets regler för ett system för övervakning, rapportering och verifiering för sjötransportsektorn fullt ut beaktar de specifika aspekterna av detta transportsätt är den grundläggande övervaknings- och rapporteringsstrategin jämförbar med det system för övervakning, rapportering och verifiering som används inom ramen för EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Detta bör möjliggöra en jämförelse mellan åtgärder för utsläppsminskningar efter olika sektorer och transportsätt.

**1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen**

Förslag eller initiativ som **pågår under begränsad tid**

–  Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.

–  Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.

X Förslag eller initiativ som **pågår under en obegränsad tid**

– Efter en inledande period 2016–2017

– beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå 2018.

**1.7. Planerad metod för genomförandet<sup>32</sup>**

X Direkt centraliserad förvaltning som sköts av kommissionen

Indirekt centraliserad förvaltning genom delegering till

–  genomförandeorgan

–  byråer/organ som inrättats av gemenskaperna<sup>33</sup>

–  nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning

–  personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten i den mening som avses i artikel 49 i budgetförordningen

**Delad förvaltning** med medlemsstaterna

**Decentraliserad förvaltning** med tredjeländer

**Gemensam förvaltning** med internationella organisationer (*ange vilka*)

*Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under Anmärkningar.*

**Anmärkningar**

De åtgärder som krävs för genomförandet av det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering med budgetkonsekvenser är uteslutande kopplade till IT-verktyg, närmare bestämt en utökning av de befintliga verktyg som används av Europeiska sjöfartsorganisationen, inbegripet administrativa utgifter. Budgeten för detta engångsprojekt kommer att tillhandahållas av kommissionen, under budgetrubrik 34 02 01 (GD KLIMATPOLITIK).

Europeiska sjösäkerhetsbyråns engagemang avgörs av respektive tilläggsuppgift för byrån som aktiveras och godkänns av byråns styrelse.

Eftersom en stor del av verktyget är automatiserat förväntas driften senare kunna skötas av befintlig personal på Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

<sup>32</sup> Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>33</sup> Organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen.

## 2. FÖRVALTNING

### 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Kommissionen kommer regelbundet träffa de konsulter som utvecklar det nödvändiga IT-verktyget (en utökning av det befintliga systemet THETIS som används av Europeiska sjösäkerhetsbyrån) för att övervaka hur arbetet fortskrider.

### 2.2. Administrations- och kontrollsystem

#### 2.2.1. Risker som identifierats

Förslaget innebär inga budgetrisker som kräver åtgärder utöver EU:s sedvanliga budgetkontroll.

#### 2.2.2. Planerade kontrollmetoder

Inga särskilda kontrollmetoder krävs, standardmekanismer ska tillämpas där så är lämpligt.

#### 2.2.3. Kostnader och fördelar med kontroller samt förväntad andel fall där reglerna inte följs

De planerade standardmekanismerna förväntas inte leda till merkostnader. Tack vare standardkontrollerna förväntas inga fall där reglerna inte följs uppstå.

### 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)

Inga särskilda åtgärder krävs. Den sedvanliga ramen för avtal och upphandling ska tillämpas.

## 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

### 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa de berörda rubrikerna i budgetramen i nummerföljd och – inom varje sådan rubrik – de berörda budgetrubrikerna i den årliga budgeten i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik i den årliga budgeten	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer [Beskrivning.....]	Diff./icke-diff. <sup>(34)</sup>	från Efta-länder <sup>35</sup>	från kandidat-länder <sup>36</sup>	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
2	34 02 01 [Minskning av	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

<sup>34</sup> Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

<sup>35</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>36</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

	EU:s växthusgasutsläpp]					
--	-------------------------	--	--	--	--	--

- Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa de berörda rubrikerna i budgetramen i nummerföljd och – inom varje sådan rubrik – de berörda budgetrubrikerna i den årliga budgeten i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik i den årliga budgeten	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer [Rubrik.....]	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ



### 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

Denna del ska fyllas i på kalkylbladet med budgetuppgifter av administrativ karaktär (det andra dokumentet i bilagan till finansieringsöversikten) som överförs till Cisnet och blir föremål för samråd mellan kommissionens avdelningar.

#### 3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	2	Skydd och förvaltning av naturresurser
------------------------------------	---	--

GD: KLIMATPOLITIK			2016	2017	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
• Driftsanslag										
34 02 01	Åtaganden	(1)	0,500							0,500
	Betalningar	(2)	0,200	0,300						0,500
Budgetrubrik (nr)	Åtaganden	(1a)								
	Betalningar	(2a)								
Administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program <sup>37</sup>										
Budgetrubrik (nr)		(3)								
TOTALA	anslag	Åtaganden	=1+1a +3	0,500						0,500

<sup>37</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

för GD KLIMATPOLITIK	Betalningar	=2+2a +3	0,200	0,300							<b>0,500</b>
----------------------	-------------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,500								<b>0,500</b>
	Betalningar	(5)	0,200	0,300							<b>0,500</b>
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)									
<b>TOTALA anslag för RUBRIK 2</b> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+ 6	0,500								<b>0,500</b>
	Betalningar	=5+ 6	0,200	0,300							<b>0,500</b>

**Följande ska anges om flera rubriker i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet:**

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)									
	Betalningar	(5)									
• TOTALA administrativa anslag som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)									
<b>TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–4</b> i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+ 6									
	Betalningar	=5+ 6									

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	<b>5</b>	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
GD: <.....>									
• Personalresurser									
• Övriga administrativa utgifter									
<b>GD &lt;.....&gt;TOTALT</b>	Anslag								

<b>TOTALA anslag för RUBRIK 5</b> i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2016	2017	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
<b>TOTALA anslag för RUBRIK 1–5</b> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,500							
	Betalningar	0,200	0,300						

### 3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning			År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)										TOTALT			
	RESULTAT																			
	↓	Typ <sup>38</sup>	Gemsnittliga kostnader	Nummer	Kostnad	Nummer	Kostnad	Nummer	Kostnad	Nummer	Kostnad	Nummer	Kostnad	Nummer	Kostnad	Antal	Kostnad	Totalt antal	Total kostnad	
SPECIFIKT MÅL NR 1 <sup>39</sup>																				
- Resultat																				
- Resultat																				
- Resultat																				
Delsumma specifikt mål 1																				
SPECIFIKT MÅL NR 2...																				
- Resultat																				
Delsumma specifikt mål 2																				

<sup>38</sup> Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

<sup>39</sup> Mål som redovisats under punkt 1.4.2, "Specifikt mål nr ..."

<b>TOTALA KOSTNADER</b>																	
-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen

#### 3.2.3.1. Sammanfattning

- Förslaget/initiativet kräver inte att administrativa anslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N <sup>40</sup>	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTAL T
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	--	------------

<b>RUBRIK i den fleråriga budgetramen</b> 5							
Personalresurser							
Övriga administrativa utgifter							
<b>Delsumma RUBRIK i den fleråriga budgetramen</b> 5							

<b>Belopp utanför RUBRIK 5<sup>41</sup> i den fleråriga budgetramen</b>							
Personalresurser							
Övriga utgifter av administrativ karaktär							
<b>Delsumma utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen</b>							

<b>TOTALT</b>							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

De administrativa behoven ska täckas med anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

<sup>40</sup> Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

<sup>41</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

### 3.2.3.2. Beräknat personalbehov

- X Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk.
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

*Uppgifterna ska anges i heltidsekvivalenter*

	År N	År N+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
<b>Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>							
XX 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
XX 01 01 02 (vid delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
XX 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• <b>Extern personal (i heltids- ekvivalenter)</b> <sup>42</sup>							
XX 01 02 01 (kontraktanställda, nationella experter och vikarier – totalt)							
XX 01 02 02 (kontraktanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter vid delegationerna)							
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
XX 01 05 02 (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
<b>TOTALT</b>							

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

<sup>42</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

<sup>43</sup> ABM: Verksamhetsbaserad förvaltning – ABB: Verksamhetsbaserad budgetering.

### 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.  
[...]

- Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras<sup>44</sup>

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.  
[...]

### 3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet.
- Förslaget eller initiativet kommer att medfinansieras enligt följande:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilken extern organisation eller annan källa som bidrar till finansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom medfinansiering								

<sup>44</sup> Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.



### 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
  - Påverkan på egna medel
  - Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomst-del:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets eller initiativets inverkan på inkomsterna <sup>45</sup>					För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
		År N	År N+1	År N+2	År N+3				
Artikel .....									

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

[...]

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

[...]

<sup>45</sup> När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbörds-kostnader.