

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2016/2071 VAN DE COMMISSIE

van 22 september 2016

tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft de methoden voor de monitoring van de kooldioxide-emissies en de regels voor het monitoren van andere relevante informatie

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG ⁽¹⁾, met name artikel 5, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EU) 2015/757 zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies (CO₂-emissies) en van andere relevante informatie van schepen die aankomen in, zich bevinden binnen of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, teneinde op kosteneffectieve wijze de vermindering van CO₂-emissies door maritiem vervoer te bevorderen.
- (2) Bijlage I bij Verordening (EU) 2015/757 bevat de methoden voor de monitoring van CO₂-emissies op basis van het brandstofverbruik. Bijlage II bij Verordening (EU) 2015/757 bevat de regels voor de „monitoring van andere relevante informatie”.
- (3) In deel A van bijlage I bij Verordening (EU) 2015/757 is bepaald dat CO₂-emissies moeten worden berekend door vermenigvuldiging van de emissiefactoren en het brandstofverbruik dat is bepaald door de monitoringmethoden A (BLN en periodieke inventarisaties van de brandstoftanks), B (monitoring van de bunkerbrandstoftanks aan boord) en C (stroommeters voor de toepasselijke verbrandingsprocessen) in deel B van die bijlage. De IMO Resolutie ⁽²⁾ over richtsnoeren betreffende de berekeningsmethode van de Energy Efficiency Design Index voor nieuwe schepen stelt een reeks standaardwaarden vast voor emissiefactoren voor standaardbrandstoffen die worden gebruikt aan boord van schepen. Deze standaardwaarden kunnen worden gebruikt voor de berekening van de CO₂-emissies door de scheepvaart. Door schepen deze standaardwaarden te laten toepassen om hun CO₂-emissies te monitoren en er verslag over uit te brengen overeenkomstig bijlage I bij Verordening (EU) 2015/757 wordt zowel een gerichte regelgevende benadering als een geharmoniseerde uitvoering gewaarborgd.
- (4) Monitoringmethoden A, B en C bepalen de hoeveelheid getankte brandstof (bunkeren) of de resterende hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks (omzetting van volume naar massa) met behulp van reële brandstof-dichtheidwaarden. Overeenkomstig bijlage I, deel B, punt 2, vijfde alinea, onder c), kunnen maatschappijen die methode B gebruiken de reële dichtheid bepalen op basis van de dichtheid die gemeten is in een test die door een geaccrediteerd brandstoflaboratorium werd uitgevoerd, indien beschikbaar. Door die mogelijkheid uit te breiden

⁽¹⁾ PBL 123 van 19.5.2015, blz. 55.

⁽²⁾ MEPC 245 (66) 2014.

naar maatschappijen die gebruikmaken van monitoringmethoden A en C zou de geharmoniseerde uitvoering van deze drie monitoringmethoden overeenkomstig ISO-norm 3675:1998 ⁽¹⁾ worden gewaarborgd. Het zou ook ten volle de gangbare sectorpraktijken weerspiegelen en de vergelijkbaarheid verhogen van het brandstofverbruik dat middels de drie betrokken methoden gemonitord wordt.

- (5) De benadering waarbij het schip gevolgd wordt van aanlegplaats tot aanlegplaats zou voor meer duidelijkheid en een geharmoniseerde aanpak zorgen voor wat betreft het exacte begin- en eindpunt van reizen. Dit zou de gangbare sectorpraktijken weerspiegelen en de parameters verfijnen die worden gebruikt voor de monitoring van de op zee doorgebrachte tijd en de afgelegde afstand, zoals aangegeven in bijlage II, deel A, punt 1, onder a) en b), van Verordening (EU) 2015/757.
- (6) Door de richtsnoeren van de IMO voor het vrijwillige gebruik van de Energy Efficiency Operational Indicator van het schip ⁽²⁾ en CEN-norm EN 16258 (2012) ⁽³⁾ hebben roroschepen de mogelijkheid om de vervoerde vracht te monitoren en er verslag over uit te brengen op basis van de feitelijke massa van de vracht. Door deze aanvullende parameter toe te voegen aan de lijst in bijlage II, deel A, punt 1, onder e), van Verordening (EU) 2015/757, zouden de gangbare sectorpraktijken beter worden weerspiegeld, waardoor de monitoring ook zou worden vergemakkelijkt.
- (7) Overeenkomstig de gangbare praktijk van de Commissie om deskundigen te raadplegen tijdens de voorbereidingsfase van gedelegeerde handelingen, werd onder auspiciën van het European Sustainable Shipping Forum (ESSF) een MRV-subgroep voor het monitoren van de scheepvaart opgericht waarin deskundigen van de lidstaten, het bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld werden samengebracht. De subgroep bracht een aantal internationale en Europese normen, internationale voorschriften en wetenschappelijke en technische ontwikkelingen in kaart en adviseerde om deze binnen het toepassingsgebied van deze verordening te brengen. De ontwerpaanbevelingen van de subgroep over deze aspecten werden op 28 juni 2016 goedgekeurd door de plenaire vergadering van het ESSF.
- (8) De bijlagen I en II bij Verordening (EU) 2015/757 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlagen I en II bij Verordening (EU) 2015/757 worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, 22 september 2016.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ISO 3675:1998 Ruwe aardolie en vloeibare aardolieproducten — Laboratoriumbepaling van de dichtheid — Areometermethode.

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

⁽³⁾ Methode voor berekening en verklaring omtrent energieverbruik en broeikasgasemissies in vervoersdiensten (goederen en passagiersvervoer).

BIJLAGE

De bijlagen I en II bij Verordening (EU) 2015/757 worden als volgt gewijzigd:

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) deel A wordt vervangen door:

„A. BEREKENING VAN CO₂-EMISSIES (ARTIKEL 9)

Bij de berekening van de CO₂-emissies passen maatschappijen de volgende formule toe:

Brandstofverbruik × emissiefactor

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

Het brandstofverbruik binnen havens op de aanlegplaats wordt afzonderlijk berekend.

De volgende standaardwaarden voor de emissiefactoren van brandstoffen aan boord worden toegepast:

Brandstoftype	Referentie	Emissiefactor (t-CO ₂ /t-fuel)
1. Diesel/gasolie	ISO 8217 rangen DMX tot en met DMB	3,206
2. Lichte stookolie (LFO)	ISO 8217 rangen RMA tot en met RMD	3,151
3. Zware stookolie (HFO)	ISO 8217 rangen RME tot en met RMK	3,114
4. Vloeibaar petroleumgas (lpg)	Propaan	3,000
	Butaan	3,030
5. Vloeibaar aardgas (LNG)		2,750
6. Methanol		1,375
7. Ethanol		1,913

Op biobrandstoffen, alternatieve niet-fossiele brandstoffen en andere brandstoffen waarvoor geen standaardwaarden zijn vastgelegd, worden adequate emissiefactoren toegepast.”;

b) deel B wordt als volgt gewijzigd:

i) de tekst van punt 1, vijfde alinea, onder b), wordt vervangen door:

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

ii) aan punt 1, vijfde alinea, wordt het volgende punt toegevoegd:

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

iii) de tekst van punt 3, vierde alinea, onder b), wordt vervangen door:

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

iv) aan punt 3, vierde alinea, wordt het volgende punt toegevoegd:

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

2) Deel A, punt 1, van bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt a) wordt de eerste zin vervangen door:

„De datum en het uur van vertrek van de aanlegplaats en de aankomst op de ligplaats worden genoteerd aan de hand van Greenwich Mean Time (GMT/UTC);”;

b) in punt b) wordt de laatste zin vervangen door:

„De afgelegde afstand wordt bepaald van de aanlegplaats van de haven van vertrek tot de aanlegplaats van de haven van aankomst en wordt uitgedrukt in zeemijlen;”;

c) in punt e) wordt de eerste alinea vervangen door:

„Voor roroschepen wordt de vervoerde vracht gedefinieerd als de massa van vracht aan boord, bepaald op basis van de werkelijke massa of als het aantal vrachteenheden (vrachtwagens, personenauto's enz.) of het aantal gebruikte laanmeters vermenigvuldigd met standaardwaarden voor het gewicht ervan.”.
