UREDBA (EU) 2015/757 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 29. travnja 2015.

o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([2]),

budući da:

(1) Direktivom 2009/29/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) te Odlukom br. 406/2009/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]) kojima se poziva sve gospodarske sektore na davanje doprinosa radi postizanja smanjenja emisija, uključujući sektor međunarodnog pomorskog prometa, određuje se da u slučaju da države članice ne odobre nijedan međunarodni sporazum koji bi bio sklopljen u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i imao za cilj smanjivanje emisija iz međunarodnog pomorskog prometa, ili da Zajednica do 31. prosinca 2011. ne odobri nijedan takav sporazum sklopljen putem Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime, Komisija bi trebala dati prijedlog da se emisije iz međunarodnog pomorskog prometa uključe u obveze smanjenja emisija na razini Zajednice, s ciljem da predloženi akt stupi na snagu do 2013. Takav bi prijedlog trebao svesti na minimum svaki negativni učinak na konkurentnost Zajednice, istodobno uzimajući u obzir potencijalnu dobrobit za okoliš.

(2) Pomorski promet utječe na globalnu klimu i kvalitetu zraka, kao rezultat emisija ugljikova dioksida (CO_2) i ostalih njime uzrokovanih emisija, uključujući dušikove okside (NO_x), sumporne okside (SO_x), metan (CH_4), čestice i crni ugljik (BC).

(3) Međunarodni pomorski promet ostaje jedina vrsta prijevoza koja nije obuhvaćena obvezom Unije za smanjenje emisije stakleničkih plinova. Prema ocjeni učinka koja je priložena prijedlogu ove Uredbe emisije CO_2 iz međunarodnog pomorskog prometa povezane s Unijom od 1990. do 2007. povećale su se za 48 %.

(4) U svjetlu ubrzanog razvoja znanstvenog shvaćanja učinka emisija pomorskog prometa koje nisu povezane s CO_2 na globalnu klimu u smislu ove Uredbe potrebno je redovito provoditi ažuriranu ocjenu tog učinka. Na temelju svojih ocjena Komisija bi trebala analizirati posljedice za politike i mjere u svrhu smanjenja tih emisija.

(5) U Rezoluciji Europskog parlamenta od 5. veljače 2014. o okviru klimatske i energetske politike do 2030. Komisija i države članice pozvane su da postave obvezujući cilj EU-a do 2030. koji podrazumijeva smanjenje domaćih emisija stakleničkih plinova za najmanje 40 % u odnosu na 1990. Europski parlament također je istaknuo da bi svi gospodarski sektori trebali doprinijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova ako Unija namjerava ravnopravno sudjelovati u globalnim nastojanjima.

([1]) SL C 67, 6.3.2014., str. 170.
([2]) Stajalište Europskog parlamenta od 16. travnja 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 5. ožujka 2015. (još nije objavljeno u Službenom listu). Stajalište Europskog parlamenta od 28. travnja 2015. (još nije objavljeno u Službenom listu).
([3]) Direktiva 2009/29/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u svrhu poboljšanja i proširenja sustava Zajednice za trgovanje emisijskim jedinicama stakleničkih plinova (SL L 140, 5.6.2009., str. 63.).
([4]) Odluka br. 406/2009/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o naporima koje poduzimaju države članice radi smanjenja emisija stakleničkih plinova s ciljem ostvarenja ciljeva Zajednice vezanih za smanjenje emisija stakleničkih plinova do 2020. godine (SL L 140, 5.6.2009., str. 136.).

(6) Europsko vijeće u svojim je zaključcima od 23. i 24. listopada 2014. poduprijelo obvezujući cilj EU-a u smislu domaćeg smanjenja emisije stakleničkih plinova za najmanje 40 % do 2030. u odnosu na 1990. Europsko vijeće također je naglasilo važnost smanjenja emisija stakleničkih plinova i rizika povezanih s ovisnosti o fosilnom gorivu u sektoru prometa te je pozvalo Komisiju da dodatno ispita instrumente i mjere za sveobuhvatan i tehnološki neutralan pristup, među ostalim, radi promicanja smanjenja emisija i energetske učinkovitosti u prometu.

(7) U Sedmom programu djelovanja za okoliš (EAP) ([1]) ističe se da će svi gospodarski sektori morati doprinijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova ako Unija namjerava ravnopravno sudjelovati u globalnim nastojanjima. U tom kontekstu u 7. EAP-u ističe se da se Bijela knjiga o prometu iz 2011. mora temeljiti na čvrstom okviru politika.

(8) U srpnju 2011. IMO je usvojio tehničke i operativne mjere, posebno indeks energetske učinkovitosti (EEDI) za nove brodove i plan za upravljanje energetskom učinkovitosti broda (SEEMP), koje će dovesti do poboljšanja u vezi sa smanjenjem očekivanog porasta emisija stakleničkih plinova, ali same ne mogu dovesti do potpunog smanjenja emisija stakleničkih plinova u međunarodnom pomorskom prometu radi postizanja globalnog cilja da se povećanje globalnih temperatura ograniči na 2 °C.

(9) U skladu s podacima IMO-a, primjenom operativnih mjera i postojećih tehnologija posebna potrošnja energije i emisije CO_2 brodova mogle bi se smanjiti do 75 %; za znatan dio tih mjera može se smatrati da su isplative i da bi kao takve mogle donijeti neto korist sektoru jer se zbog smanjenih troškova za gorivo osigurava povrat svih operativnih troškova ili troškova ulaganja.

(10) Kako bi se smanjile emisije CO_2 iz pomorskog prometa na razini Unije, i dalje je najbolja moguća opcija uspostavljanje sustava za praćenje emisija CO_2, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju (sustav MRV) na temelju potrošnje goriva brodova kao prvog koraka u sklopu postupnog uključivanja emisija iz pomorskog prometa u obvezu Unije za smanjenje emisija stakleničkih plinova uz emisije iz drugih sektora koje su već uključene u tu obvezu. Javni pristup podacima o emisijama doprinijet će uklanjanju tržišnih prepreka koje sprečavaju primjenu mnogih mjera kojima bi se uz negativni trošak smanjenjila emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa.

(11) Usvajanje mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova i potrošnje goriva sprečavaju tržišna ograničenja kao što su nedostatak pouzdanih informacija o učinkovitosti potrošnje goriva na brodovima ili dostupnih tehnologija za nadogradnju brodova, nedostupnost sredstava za ulaganje u učinkovitost brodova i neusklađeni poticaji jer brodovlasnici ne bi imali koristi od svojih ulaganja u učinkovitost broda ako račune za gorivo plaćaju brodari.

(12) Rezultati savjetovanja s dionicima i rasprave s međunarodnim partnerima pokazuju da bi postupno uključivanje emisija iz pomorskog prometa u obvezu Unije za smanjenje stakleničkih plinova trebalo primijeniti provedbom stabilnog sustava MRV za emisije CO_2 iz pomorskog prometa kao prvog koraka, a određivanje cijena za te emisije trebalo bi doći poslije. Taj pristup olakšava postizanje značajnog napretka na međunarodnoj razini u sporazumu o ciljevima smanjenja emisija stakleničkih plinova i daljnjih mjera za postizanje tih smanjenja uz najmanje troškove.

(13) Očekuje se da će uvođenje sustava MRV Unije potaknuti smanjenje emisija do 2 % u usporedbi s uobičajenim poslovanjem i ukupnim smanjenjem neto troškova do 1,2 milijarde EUR do 2030. jer bi se time moglo doprinijeti uklanjanju tržišnih prepreka, posebno onih u vezi s nedostatkom informacija o učinkovitosti brodova, pružanjem usporedivih i pouzdanih informacija relevantnim tržištima o potrošnji goriva i energetskoj učinkovitosti. To smanjenje troškova prijevoza trebalo bi potaknuti međunarodnu trgovinu. Nadalje, stabilan sustav MRV preduvjet je za svaku mjeru utemeljenu na tržištu, standard učinkovitosti ili drugu mjeru, bilo da se primjenjuje na razini Unije ili u svijetu. Njime se također osiguravaju pouzdani podaci za postavljanje točnih ciljeva za smanjenje emisija i ocjenu napretka u doprinosu pomorskog prometa postizanju niskougljičnog gospodarstva. S obzirom na međunarodnu narav pomorskog prometa najbolja i najučinkovitija metoda smanjivanja emisija stakleničkih plinova u međunarodnom brodskom prometu bilo bi usklađeno postupanje na svjetskoj razini.

([1]) Odluka br. 1386/2013/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o Općem programu djelovanja Unije za okoliš do 2020. „Živjeti dobro unutar granica našeg planeta" (SL L 354, 28.12.2013., str. 171.).

(14) Sva putovanja unutar Unije, sva dolazna putovanja iz zadnje luke koja nije u Uniji do prve luke pristajanja u Uniji i sva odlazna putovanja od luke u Uniji do sljedeće luke koja nije u Uniji, uključujući putovanja u balastu, trebalo bi smatrati mjerodavnima u svrhu praćenja. Trebalo bi obuhvatiti i emisije CO_2 u lukama Unije, uključujući emisije koje uzrokuju brodovi koji su na vezu ili se kreću unutar luke, posebno jer na raspolaganju stoje posebne mjere za njihovo smanjenje ili izbjegavanje. Ova pravila trebala bi se na nediskriminirajući način primjenjivati na sve brodove neovisno o njihovoj zastavi. Međutim, budući da je ova Uredba usmjerena na pomorski promet, njome ne bi trebalo utvrditi zahtjeve za praćenje kretanja i aktivnosti brodova čija svrha nije prijevoz tereta ili putnika u komercijalne svrhe, kao što su jaružanje, lomljenje leda, polaganje cijevi ili aktivnosti objekata na moru, ni zahtjeve za izvješćivanje o njima ni za njihovu verifikaciju.

(15) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za brodove koji rade u manje povoljnim klimatskim uvjetima, trebalo bi biti moguće uključiti posebne informacije u vezi s klasom leda broda i njegovom plovidbom kroz led u podatke koji se prate na temelju ove Uredbe.

(16) Predloženi sustav MRV trebao bi imati oblik uredbe zbog složene i iznimno tehničke naravi odredbi koje treba uvesti, potrebe za jedinstvenim pravilima primjenjivima u cijeloj Uniji zbog međunarodne naravi pomorskog prometa i brojnih brodova koji će pristajati u lukama u različitim državama članicama te radi lakše provedbe u cijeloj Uniji.

(17) Stabilan sustav MRV Unije za brodove trebao bi se temeljiti na izračunu emisija iz goriva potrošenog na putovanjima do luka u Uniji i od njih jer podaci o prodaji goriva ne bi na prikladan način mogli pružiti točne procjene potrošnje goriva u okviru tog posebnog područja primjene zbog velike zapremnine spremnika za gorivo.

(18) Sustav MRV Unije također bi trebao pokrivati ostale relevantne informacije koje omogućuju određivanje učinkovitosti brodova ili daljnju analizu nositelja razvoja emisija uz istodobno očuvanje povjerljivosti poslovnih ili industrijskih informacija. Ovo područje primjene također usklađuje sustav MRV Unije s međunarodnim inicijativama za uvođenje standarda učinkovitosti za postojeće brodove, pokrivajući i operativne mjere, te doprinosi ukidanju tržišnih prepreka povezanih s nedostatkom informacija.

(19) Kako bi se administrativni teret brodovlasnika i brodara sveo na najmanju mjeru, posebno za mala i srednja poduzeća, te kako bi se optimalno iskoristio omjer troškova i koristi sustava MRV, a da se ne ugrozi cilj obuhvaćanja prevladavajućeg udjela emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, pravila za MRV trebala bi se primjenjivati samo na velike izvore emisija. Prag od 5 000 bruto tonaže (BT) odabran je nakon iscrpne objektivne analize veličina i emisija brodova koji pristaju u lukama Unije i isplovljavaju iz njih. Brodovi iznad 5 000 BT čine oko 55 % brodova koji pristaju u luke Unije i odgovorni su za oko 90 % povezanih emisija. Tim nediskriminirajućim pragom osiguralo bi se da su obuhvaćeni najvažniji izvori emisija. Niži prag doveo bi do višeg administrativnog tereta, dok bi viši prag ograničio pokrivenost emisija, a time i ekološku učinkovitost sustava MRV.

(20) Kako bi se dodatno smanjio administrativni teret za brodovlasnike i brodare, pravila praćenja trebala bi se usredotočiti na CO_2 kao najvažniji stakleнički plin iz pomorskog prometa.

(21) Pravila bi trebala uzeti u obzir postojeće zahtjeve i podatke koji su već dostupni na brodovima; stoga bi društva trebala imati mogućnost odabira jedne od sljedećih četiriju metoda praćenja: korištenje otpremnicama spremišta za gorivo, praćenje spremnika za gorivo spremišta na brodu, mjerači protoka za predmetne procese izgaranja ili izravna mjerenja emisija. Pojedinačnim planom praćenja za svaki brod trebalo bi dokumentirati odabir i osigurati dodatne informacije o primjeni odabrane metode.

(22) Svako društvo koje je odgovorno za cjelokupno razdoblje izvješćivanja o brodu koji se upotrebljava za otpremničke usluge trebalo bi smatrati odgovornim za sve zahtjeve praćenja i izvješćivanja u vezi s tim razdobljem izvješćivanja, uključujući podnošenje izvješća o emisijama koja su verificirana na zadovoljavajući način. U slučaju promjene društva, novo bi društvo trebalo biti odgovorno samo za obveze praćenja i izvješćivanja u vezi s razdobljem izvješćivanja tijekom kojega je promjena društva stupila na snagu. Kako bi se olakšalo izvršenje tih obveza, novo bi društvo trebalo dobiti primjerak posljednjeg plana praćenja te, po potrebi, dokument o usklađenosti.

(23) Druge stakleničke plinove, tvari koje utječu na klimu ili onečišćivače zraka ne bi trebalo u ovoj fazi obuhvatiti sustavom MRV Unije kako bi se izbjegli zahtjevi za postavljanje nedovoljno pouzdane ili komercijalno nedostupne mjerne opreme koja bi mogla onemogućiti provedbu sustava MRV Unije.

(24) IMO-ova Međunarodna konvencija za sprečavanje onečišćenja s brodova (MARPOL) predviđa obveznu primjenu indeksa oblikovanja energetske učinkovitosti na nove brodove i planova za upravljanje energetskom učinkovitosti brodova u cijeloj svjetskoj floti.

(25) Izvješćivanje i objavu podnesenih informacija trebalo bi organizirati na godišnjoj osnovi kako bi se smanjio administrativni teret za brodovlasnike i brodare. Pitanje povjerljivosti trebalo bi riješiti ograničenjem objave emisija, potrošnje goriva i informacija povezanih s učinkovitosti na godišnje prosjeke i ukupne brojke. Kako bi se osiguralo da se ne naruši zaštita legitimnih ekonomskih interesa koji su važniji od javnog interesa u pogledu otkrivanja, u iznimnim slučajevima na zahtjev društva trebalo bi primijeniti drukčiju razinu sabiranja podataka. Podatke podnesene Komisiji trebalo bi uključiti u statistiku ako su ti podaci važni za razvoj, izradu i širenje europske statistike u skladu s Odlukom Komisije 2012/504/EU ([1]).

(26) Verifikacijom koju provode akreditirani verifikatori trebalo bi osigurati da planovi praćenja i izvješća o emisijama budu točni i usklađeni sa zahtjevima određenima u ovoj Uredbi. Kao bitan element pojednostavljenja verifikacije, verifikatori bi trebali provjeriti pouzdanost prijavljenih podataka uspoređujući ih s procijenjenim podacima utemeljenima na podacima o praćenju broda i njihovim karakteristikama. Takve bi procjene mogla dati Komisija. Kako bi se osigurala nepristranost, verifikatori bi trebali biti neovisni i stručni pravni subjekti kojima akreditaciju dodjeljuju nacionalna akreditacijska tijela koja djeluju u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]).

(27) Dokument o usklađenosti koji izdaje verifikator trebalo bi držati na brodu radi dokazivanja usklađenosti s obvezama praćenja, izvješćivanja i verifikacije. Verifikatori bi trebali obavijestiti Komisiju o izdavanju takvih dokumenata.

(28) S obzirom na iskustvo sa sličnim zadacima u vezi s pomorskom sigurnosti, Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) trebala bi u okviru svojeg mandata poduprijeti Komisiju u provođenju određenih zadataka.

(29) Izvršenje obveza povezanih sa sustavom MRV trebalo bi se temeljiti na postojećim instrumentima, to jest onima uspostavljenima u Direktivi 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) i Direktivi 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]), te informacijama o izdavanju dokumenata o usklađenosti. Dokument kojim se potvrđuje usklađenost broda s obvezama praćenja i izvješćivanja trebao bi biti dodan popisu certifikata i dokumenata iz Priloga IV. Direktivi 2009/16/EZ.

(30) Države članice trebale bi nastojati pregledavati brodove koji ulaze u luke pod njihovom nadležnošću i za koje nisu dostupne određene zahtijevane informacije koje se tiču dokumenta o usklađenosti.

(31) Neusklađenost s odredbama ove Uredbe trebala bi dovoditi do primjene sankcija. Države članice trebale bi utvrditi pravila o tim sankcijama. Te bi sankcije trebale biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

(32) U slučaju da su brodovi bili neusklađeni sa zahtjevima praćenja i izvješćivanja tijekom dvaju ili više uzastopnih razdoblja izvješćivanja i ako se drugim izvršnim mjerama nije osigurala usklađenost, primjereno je omogućiti protjerivanje. Tu bi mjeru trebalo provesti tako da se omogući ispravljanje stanje neusklađenosti u razumnom roku.

(33) Države članice koje nemaju pomorske luke na svome državnom području te koje nemaju brodove koji plove pod njihovom zastavom i koji su obuhvaćeni ovom Uredbom ili koje su zatvorile svoj nacionalni registar brodova trebale bi imati mogućnost odstupiti od odredaba ove Uredbe u vezi sa sankcijama dok god nema takvih brodova koji plove pod njihovom zastavom.

([1]) Odluka Komisije 2012/504/EU od 17. rujna 2012. o Eurostatu (SL L 251, 18.9.2012., str. 49.).
([2]) Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str. 30.).
([3]) Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).
([4]) Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave (SL L 131, 28.5.2009., str. 132.).

(34) Sustav MRV Unije trebao bi poslužiti kao model za uvođenje globalnog sustava MRV. Globalni sustav MRV poželjniji je jer ga se zbog šireg područja primjene može smatrati učinkovitijim. U tom smislu, a s ciljem olakšavanja razvoja međunarodnih propisa u okviru IMO-a za praćenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju, Komisija bi s IMO-om i drugim nadležnim međunarodnim tijelima trebala redovito razmjenjivati bitne informacije o primjeni ove Uredbe te predavati odgovarajuće podneske IMO-u. Kada se postigne dogovor o globalnom sustavu MRV, Komisija bi trebala revidirati sustav MRV Unije radi njegove prilagodbe globalnom sustavu MRV.

(35) Kako bi se uzelo u obzir relevantna međunarodna pravila i međunarodne i europske norme te tehnološki i znanstveni razvoj, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske Unije u vezi s preispitivanjem određenih tehničkih aspekata praćenja i izvješćivanja o emisijamaCO_2 iz brodova te u vezi s daljnjim određivanjem pravila za verifikaciju aktivnosti i metoda za akreditaciju verifikatora. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na razini stručnjaka. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću šalju istodobno, na vrijeme i na primjeren način.

(36) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za uporabu standardnih obrazaca za praćenje emisija CO_2 i drugih relevantnih informacija, za korištenje automatiziranih sustava i standardnih elektroničkih predložaka za dosljedno izvješćivanje Komisije i tijela dotične države zastave o emisijama CO_2 i drugim relevantnim informacijama te za specifikaciju tehničkih pravila kojima se utvrđuju primjenjivi parametri za kategorije brodova koji nisu putnički, ro-ro ni kontejnerski brodovi kao i za reviziju tih parametara, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

(37) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, posebno praćenje emisija CO_2, izvješćivanje o njima i verifikacija tih emisija iz brodova kao prvi korak u sklopu postupnog smanjenja emisija stakleničkih plinova, ne mogu dostatno ostvariti države članice zbog međunarodne naravi pomorskog prometa, nego se zbog opsega i učinka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može usvojiti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(38) Pravila za uspostavu sustava MRV trebala bi biti u skladu s Direktivom 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) te Uredbom (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća ([3]).

(39) Ova Uredba trebala bi stupiti na snagu 1. srpnja 2015. godine kako bi se državama članicama i uključenim dionicima osiguralo dovoljno vremena za donošenje mjera potrebnih za učinkovitu primjenu ove Uredbe prije prvog razdoblja izvješćivanja koje započinje 1. siječnja 2018.,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom Uredbom utvrđuju se pravila za točno praćenje emisija ugljikova dioksida (CO_2) i drugih relevantnih informacija o brodovima koji dolaze u luke pod nadležnošću države članice, polaze iz tih luka ili se u njima nalaze te za izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju radi promicanja smanjenja emisija CO_2 iz pomorskog prometa na troškovno učinkovit način.

([1]) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

([2]) Direktiva 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka (SL L 281, 23.11.1995., str. 31.).

([3]) Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 8, 12.1.2001., str. 1.).

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na brodove teže od 5 000 bruto tona u pogledu emisija CO_2 ispuštenih tijekom putovanja iz njihove zadnje luke pristajanja do luke pristajanja pod nadležnošću države članice te od luke pristajanja pod nadležnošću države članice do njihove sljedeće luke pristajanja, kao i unutar luka pristajanja pod nadležnošću države članice.

2. Ova Uredba ne primjenjuje se na ratne brodove, vojne pomoćne brodove, brodove za izlov ili obradu ribe, drvene brodove primitivne izrade, brodove koji nemaju mehanički pogon ni vladine brodove koji se upotrebljavaju u nekomercijalne svrhe.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) „emisije CO_2" znači ispuštanje CO_2 iz brodova u atmosferu;

(b) „luka pristajanja" znači luka u kojoj se brod zaustavlja radi utovara ili istovara tereta ili kako bi ukrcao ili iskrcao putnike; iz toga proizlazi da su izuzeta zaustavljanja isključivo u svrhu punjenja gorivom, uzimanja namirnica, zamjene posade, smještaja u suhom doku ili popravaka broda i/ili njegove opreme, zaustavljanja u luci zbog toga što brod treba pomoć ili je u nevolji, radi prijenosa s broda na brod koji se obavljaju izvan luke te zaustavljanja samo radi zaklona od nepovoljnih vremenskih uvjeta ili uslijed aktivnosti potrage i spašavanja;

(c) „putovanje" znači svako kretanje broda koje počinje u luci pristajanja ili završava u njoj i čija je svrha prijevoz putnika ili tereta u komercijalne svrhe;

(d) „društvo" znači brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, na primjer upravitelj ili zakupnik praznog broda, koja je od brodovlasnika preuzela odgovornost za rad broda;

(e) „bruto tonaža" (BT) znači bruto tonaža izračunata u skladu s propisima o baždarenju brodova iz Priloga I. Međunarodnoj konvenciji o baždarenju brodova koju je usvojila Međunarodna pomorska organizacija (IMO) u Londonu 23. lipnja 1969. ili bilo koje daljnje konvencije;

(f) „verifikator" znači pravni subjekt koji provodi aktivnosti verifikacije, a kojem akreditaciju dodjeljuje nacionalno akreditacijsko tijelo u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 i ovom Uredbom;

(g) „verifikacija" znači aktivnosti koje provodi verifikator radi ocjene sukladnosti dokumenata koje društvo dostavlja sa zahtjevima ove Uredbe;

(h) „dokument o usklađenosti" znači dokument specifičan za pojedini brod koji verifikator izdaje društvu, a kojim se potvrđuje da je taj brod usklađen sa zahtjevima ove Uredbe za određeno razdoblje izvješćivanja;

(i) „druge relevantne informacije" znači informacije povezane s emisijama CO_2 uslijed potrošnje goriva te s poslom prijevoza i energetskom učinkovitošću brodova koje omogućuju analizu kretanja emisija i ocjenu karakteristika broda;

(j) „emisijski faktor" znači prosječni stupanj emisije stakleničkog plina u odnosu na podatke o djelatnosti toka izvora, pod pretpostavkom potpune oksidacije pri izgaranju i potpune konverzije pri svim ostalim kemijskim reakcijama;

(k) „nesigurnost" znači parametar povezan s rezultatom utvrđivanja količine koji obilježuje raspršenost vrijednosti koje bi se opravdano mogle pripisati određenoj količini, uključujući učinke sustavnih kao i nasumičnih faktora koji je izražen u postocima i koji opisuje interval pouzdanosti oko srednje vrijednosti koja obuhvaća 95 % zaključenih vrijednosti uzimajući u obzir u obzir moguću asimetričnu raspodjelu vrijednosti;

(l) „konzervativno" znači da je definiran skup pretpostavki kako bi se osiguralo da ne dođe do podcjenjivanja godišnjih emisija ili precjenjivanja udaljenosti ili količina prevezenog tereta;

(m) „razdoblje izvješćivanja" znači jedna kalendarska godina tijekom koje se emisije CO_2 moraju pratiti i prijaviti. Za putovanja koja počinju i završavaju u dvije različite kalendarske godine, podaci o praćenju i izvješćivanju ulaze u prvu dotičnu kalendarsku godinu;

(n) „brod na vezu” znači brod koji je sigurno privezan ili usidren u luci pod nadležnošću neke države članice prilikom utovara, istovara ili mirovanja, uključujući vrijeme tijekom kojega brod ne obavlja aktivnosti prijevoza tereta;

(o) „klasa leda” znači oznaka koju su brodu dodijelila nadležna nacionalna tijela države zastave ili organizacija koju ta država priznaje, koja označava da je brod namijenjen za navigaciju u uvjetima zaleđenog mora.

POGLAVLJE II.

PRAĆENJE I IZVJEŠĆIVANJE

ODJELJAK 1.

Načela i metode praćenja i izvješćivanja

Članak 4.

Zajednička načela praćenja i izvješćivanja

1. U skladu s člancima od 8. do 12., društva za svaki svoj brod prate i izvješćuju o relevantnim parametrima tijekom razdoblja izvješćivanja. To izvješćivanje i izvješćivanje oni provode u svim lukama u nadležnosti države članice i za sva putovanja u luku ili iz luke u nadležnosti države članice.

2. Praćenje i izvješćivanje moraju biti potpuni i obuhvaćati emisije CO_2 od izgaranja goriva dok su brodovi na moru i na vezu. Društva primjenjuju prikladne mjere za izbjegavanje svih propusta u podacima tijekom razdoblja izvješćivanja.

3. Praćenje i izvješćivanje dosljedno je i usporedivo kroz vrijeme. U tu svrhu društva primjenjuju iste metodologije praćenja i skupove podataka koji podliježu izmjenama koje ocijeni verifikator.

4. Društva pribavljaju, bilježe, sastavljaju, analiziraju i dokumentiraju podatke o praćenju, uključujući pretpostavke, poveznice, emisijske faktore i podatke o aktivnosti, na transparentan način koji verifikatoru omogućuje ponavljanje utvrđivanja emisija CO_2.

5. Društva osiguravaju da utvrđivanje emisija CO_2 nije sustavno ili svjesno netočno. Društva utvrđuju i ograničavaju svaki izvor netočnosti.

6. Društva omogućuju razuman dokaz o ispravnosti podataka o emisijama CO_2 koji se prate i prijavljuju.

7. Društva tijekom daljnjih praćenja i izvješćivanja nastoje uzeti u obzir preporuke uključene u izvješća o verifikaciji izdane u skladu s člankom 13. stavcima 3. ili 4.

Članak 5.

Metode praćenja emisija CO_2 i druge relevantne informacije

1. Za potrebe članka 4. stavaka 1., 2. i 3. društva za svaki od svojih brodova određuju emisije CO_2 u skladu s bilo kojom od metoda utvrđenih u Prilogu I. te prate druge relevantne informacije u skladu s propisima utvrđenima u Prilogu II. ili donesenima na temelju njega.

2. Komisiju se ovlašćuje da donese delegirane akte u skladu s člankom 23. radi izmjene metoda iz Priloga I. i propisa iz Priloga II. kako bi uzela u obzir relevantne međunarodne propise te međunarodne i europske norme. Komisiju se također ovlašćuje da donese delegirane akte u skladu s člankom 23. kako bi izmijenila priloge I. i II. radi jasnijeg definiranja elemenata metoda praćenja koje su u njima utvrđene s obzirom na tehnološki i znanstveni razvoj.

ODJELJAK 2.

Plan praćenja

Članak 6.

Sadržaj i podnošenje plana praćenja

1. Društva do 31. kolovoza 2017. za svaki od svojih brodova verifikatorima podnose plan praćenja u kojem je navedena metoda odabrana za praćenje emisija CO_2 i izvješćivanje o njima te druge relevantne informacije.

2. Neovisno o stavku 1., za brodove koji su prvi put nakon 31. kolovoza 2017. ušli u područje primjene ove Uredbe, društvo verifikatoru podnosi plan praćenja bez nepotrebne odgode, a najkasnije dva mjeseca nakon prvog pristajanja svakog broda u luku pod nadležnošću države članice.

3. Plan praćenja sastoji se od potpune i transparentne dokumentacije o metodi praćenja za dotični brod i sadrži barem sljedeće elemente:

(a) identifikaciju i vrstu broda, uključujući njegovo ime, njegov identifikacijski broj pri IMO-u, njegovu luku upisa ili matičnu luku te ime brodovlasnika;

(b) ime društva i adresu, broj telefona i adresu elektroničke pošte osobe za kontakt;

(c) opis sljedećih izvora emisija CO_2 na brodu: glavni motori, pomoćni motori, plinske turbine, kotlovi i generatori inertnih plinova te vrste upotrijebljenog goriva;

(d) opis postupaka, sustava i odgovornosti upotrijebljenih za ažuriranje popisa izvora emisije CO_2 tijekom razdoblja izvješćivanja;

(e) opis postupaka za praćenje cjelovitosti popisa putovanja;

(f) opis postupaka za praćenje potrošnje goriva broda, uključujući:

i. metodu odabranu među onima navedenima u Prilogu I. za izračun potrošnje goriva svakog izvora emisije CO_2, uključujući, gdje je to primjenjivo, opis upotrijebljene mjerne opreme;

ii. postupke mjerenja punjenja goriva i goriva u spremnicima, opis upotrijebljene mjerne opreme i postupaka za bilježenje, učitavanje, prijenos i pohranu podataka o mjerenju, ovisno o tome što je primjenjivo;

iii. metodu odabranu za utvrđivanje gustoće, kada je to primjenjivo;

iv. postupak kojim se osigurava dosljednost ukupne nesigurnosti mjerenja goriva s odredbama ove Uredbe, upućujući prema potrebi na nacionalne zakone, odredbe ugovora s korisnicima usluga ili na standarde točnosti dobavljača goriva;

(g) pojedinačne emisijske faktore za svaku vrstu goriva ili, u slučaju alternativnih goriva, metodologije za utvrđivanje emisijskih faktora, uključujući metodologiju uzimanja uzoraka, metode analize i opis upotrijebljenih laboratorija zajedno s akreditacijom ISO 17025 tih laboratorija, ako postoji;

(h) opis postupaka za utvrđivanje podataka o aktivnosti po putovanju, uključujući:

i. postupke, odgovornosti i izvore podataka za utvrđivanje i bilježenje udaljenosti;

ii. postupke, odgovornosti, formule i izvore podataka za utvrđivanje i bilježenje prevezenog tereta ili broja putnika ako je to primjenjivo;

iii. postupke, odgovornosti, formule i izvore podataka za utvrđivanje i bilježenje vremena provedenog na moru između luke polaska i luke dolaska;

(i) opis metode koja se upotrebljava za utvrđivanje zamjenskih podataka za ispravljanje propusta u podacima;

(j) revizija tahografskog listića za bilježenje svih podataka o povijesti revizije.

4. Plan praćenja također može sadržavati informacije o klasi leda broda i/ili postupke, odgovornosti, formule i izvore podataka za određivanje i bilježenje prijeđene udaljenosti i vremena provedenog na moru tijekom plovidbe kroz led.

5. Društva se koriste standardiziranim planovima praćenja koji se temelje na predlošcima. Te predloške, uključujući tehnička pravila za njihovu ujednačenu primjenu, određuje Komisija provedbenim aktima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom iz članka 24. stavka 2.

Članak 7.

Izmjene planova praćenja

1. Društva redovito, a najmanje jedanput na godinu, provjeravaju odražava li plan praćenja broda narav i funkcioniranje broda i može li se metodologija praćenja poboljšati.

2. Društva izmjenjuju plan praćenja u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(a) u slučaju promjene društva;

(b) ako se pojave nove emisije CO_2 zbog novih izvora emisija ili zbog uporabe novih vrsta goriva koje još nisu uključene u plan praćenja;

(c) ako promjena dostupnosti podataka zbog uporabe novih vrsta mjerne opreme, novih metoda uzimanja uzoraka ili metoda analize ili iz bilo kojeg drugog razloga može utjecati na točnost u utvrđivanju emisija CO_2;

(d) ako se utvrdi da su podaci iz primijenjene metode praćenja netočni;

(e) ako se za bilo koji dio plana praćenja utvrdi da nije sukladan sa zahtjevima ove Uredbe te se od društva zahtijeva da ga revidira na temelju članka 13. stavka 1.

3. Društva će bez odgode obavijestiti verifikatore o svakom prijedlogu izmjene plana praćenja.

4. Izmjene plana praćenja iz ovog članka stavka 2. točaka (b), (c) i (d) podložne su ocjeni verifikatora u skladu s člankom 13. stavkom 1. Nakon ocjene verifikator obavješćuje društvo o tome jesu li te izmjene sukladne.

ODJELJAK 3.

Praćenje emisija CO_2 i drugih važnih informacija

Članak 8.

Praćenje aktivnosti u razdoblju izvješćivanja

Društva od 1. siječnja 2018. na temelju plana praćenja koji je ocijenjen u skladu s člankom 13. stavkom 1. prate emisije CO_2 za svaki brod po putovanju i na godišnjoj osnovi primjenom prikladne metode za utvrđivanje emisija CO_2 među onima utvrđenima u Prilogu I. dijelu B. i izračunom emisija CO_2 u skladu s Prilogom I. dijelom A.

Članak 9.

Praćenje na osnovi pojedinačnog putovanja

1. Na temelju plana praćenja ocijenjenog u skladu s člankom 13. stavkom 1., za svaki brod koji dolazi u luku i polazi iz luke pod nadležnošću države članice te za svako putovanje u takvu luku ili iz nje, društva u skladu s Prilogom I. dijelom A i Prilogom II. dijelom A prate sljedeće pokazatelje:

(a) luku polaska i luku dolaska, uključujući datum i sat polaska i dolaska;

(b) količinu i emisijski faktor za svaku vrstu potrošenog goriva u cijelosti;

(c) emitiran CO_2;

(d) prijeđenu udaljenost;

(e) vrijeme provedeno na moru;

(f) prevezeni teret;

(g) prijevoz.

Društva mogu pratiti i pokazatelje u vezi s klasom leda broda i plovidbom kroz led, kada je to primjenjivo.

2. Odstupajući od stavka 1. ovog članka i ne dovodeći u pitanje članak 10., društvo se izuzima od obveze praćenja informacija iz stavka 1. ovog članka za određeni brod na osnovi pojedinačnog putovanja ako:

(a) sva putovanja broda tijekom razdoblja izvješćivanja počinju ili završavaju u luci pod nadležnošću države članice; i

(b) brod prema svom rasporedu obavi više od 300 putovanja tijekom razdoblja izvješćivanja.

Članak 10.

Praćenje na godišnjoj osnovi

Na temelju plana praćenja ocijenjenog u skladu s člankom 13. stavkom 1. za svaki brod i svaku kalendarsku godinu društva u skladu s Prilogom I. dijelom A i Prilogom II. dijelom B prate sljedeće pokazatelje:

(a) količinu i emisijski faktor za svaku vrstu potrošenog goriva u cijelosti;

(b) ukupan zbroj emitiranog CO_2 koji ulazi u područje primjene ove Uredbe;

(c) ukupan zbroj emisija CO_2 za sva putovanja između luka u nadležnosti države članice;

(d) ukupan zbroj emisija CO_2 za sva putovanja s polazištem u lukama u nadležnosti države članice;

(e) ukupan zbroj emisija CO_2 za sva putovanja do luka u nadležnosti države članice;

(f) emisije CO_2 za vrijeme boravka na vezu u lukama u nadležnosti države članice;

(g) ukupnu prijeđenu udaljenost;

(h) ukupno vrijeme provedeno na moru;

(i) prijevoz ukupno;

(j) prosječnu energetsku učinkovitost.

Društva mogu pratiti pokazatelje u vezi s klasom leda broda i plovidbom kroz led, kada je to primjenjivo.

Društva također mogu pratiti količinu potrošenog goriva i emitiranog CO_2 razlikovanjem na temelju drugih kriterija definiranih u planu praćenja.

ODJELJAK 4.

Izvješćivanje

Članak 11.

Sadržaj izvješća o emisijama

1. Od 2019. nadalje društva će do 30. travnja svake godine Komisiji i nadležnim tijelima predmetnih država zastave dostavljati izvješće o emisijama koje sadrži podatke o emisijama CO_2 i druge relevantne informacije tijekom cijelog razdoblja izvješćivanja za svaki brod pod svojom odgovornošću koji je verificiran kao zadovoljavajući od strane verifikatora u skladu s člankom 13.

2. Ako dođe do promjene društva, novo društvo osigurava da svaki brod pod njegovom odgovornošću bude usklađen sa zahtjevima ove Uredbe u vezi s cjelokupnim razdobljem izvješćivanja tijekom kojega preuzima odgovornost za predmetni brod.

3. Društva u izvješće o emisijama uključuju sljedeće informacije:

(a) podatke o identifikaciji broda i društva, uključujući:

i. ime broda;

ii. identifikacijski broj pri IMO-u;

iii. luku upisa ili matičnu luku;

iv. klasu leda broda, ako je sadržana u planu praćenja;

v. tehničku učinkovitost broda (indeks energetske učinkovitosti (EEDI) ili procijenjenu vrijednost indeksa (EIV) u skladu s Rezolucijom IMO-a MEPC.215 (63), ako je primjenjivo);

vi. ime brodovlasnika;

vii. adresu brodovlasnika i njegovo glavno mjesto poslovanja;

viii. ime društva (ako nije brodovlasnik);

ix. adresu društva (ako nije brodovlasnik) i njegovo glavno mjesto poslovanja;

x. adresu, broj telefona i adresu elektroničke pošte osobe za kontakt;

(b) identitet verifikatora koji je ocijenio izvješće o emisijama;

(c) podatke o upotrijebljenoj metodi praćenja i povezanoj razini nesigurnosti;

(d) rezultate godišnjeg praćenja pokazatelja u skladu s člankom 10.

Članak 12.

Format izvješća o emisijama

1. Izvješće o emisijama dostavlja se uz pomoć automatiziranih sustava i formata za razmjenu podataka, uključujući elektroničke obrasce.

2. Komisija provedbenim aktima određuje tehnička pravila o određivanju formata za razmjenu podataka, uključujući elektroničke obrasce. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.

POGLAVLJE III.

VERIFIKACIJA I AKREDITACIJA

Članak 13.

Djelokrug aktivnosti verifikacije i izvješće o verifikaciji

1. Verifikator ocjenjuje sukladnost plana praćenja s odredbama članaka 6. i 7. Ako se ocjenom verifikatora utvrde nesukladnosti s tim zahtjevima, dotično društvo revidira plan praćenja na odgovarajući način i revidirani plan dostavlja verifikatoru na završno ocjenjivanje prije početka razdoblja izvješćivanja. Društvo se s verifikatorom dogovara o vremenskom okviru koji je potreban za provođenje tih revizija. Taj se vremenski okvir ni u kojem slučaju ne smije premašivati početak razdoblja izvješćivanja.

2. Verifikator ocjenjuje sukladnost izvješća o emisijama s odredbama članaka od 8. do 12. i prilozima I. i II.

Verifikator posebno ocjenjuje jesu li podaci o emisijama CO_2 i druge relevantne informacije uključeni u izvješće o emisijama utvrđeni u skladu s člancima 8., 9. i 10. te planom praćenja.

3. Ako u ocjenjivanju u okviru verifikacije verifikator s razumnom sigurnošću zaključi da u izvješću o emisijama nema značajnih netočnosti, verifikator izdaje izvješće o verifikaciji u kojem stoji da je izvješće o emisijama verificirano kao zadovoljavajuće. U izvješću o verifikaciji navode se sva pitanja važna za rad verifikatora.

4. Ako se u ocjenjivanju u okviru verifikacije zaključi da izvješće o emisijama sadrži netočnosti ili nesukladnosti sa zahtjevima ove Uredbe, verifikator o tome na pravovremeni način obavješćuje društvo. Društvo tada ispravlja netočnosti ili nesukladnosti kako bi se omogućilo da postupak verifikacije bude dovršen na vrijeme te predaje verifikatoru revidirano izvješće o emisijama i sve druge informacije koje su bile potrebne da se isprave pronađene nesukladnosti. Verifikator u svojem izvješću o verifikaciji navodi je li društvo ispravilo netočnosti ili nesukladnosti koje su utvrđene tijekom ocjenjivanja u okviru verifikacije. Ako prijavljene netočnosti ili nesukladnosti nisu ispravljene te pojedinačno ili u kombinaciji dovode do značajnih netočnosti, verifikator izdaje izvješće o verifikaciji u kojem stoji da izvješće o emisijama nije u skladu s ovom Uredbom.

Članak 14.

Opće obveze i načela za verifikatore

1. Verifikator je neovisan o društvu ili brodaru te aktivnosti iz ove Uredbe provodi u javnom interesu. U tu svrhu ni verifikator ni bilo koji dio istog pravnog subjekta ne smije biti društvo ili brodar, vlasnik društva ni biti u vlasništvu društva niti smije biti u vezi s društvom koje bi moglo utjecati na njegovu neovisnost i nepristranost.

2. U razmatranju verifikacije izvješća o emisijama i postupaka praćenja koje provodi društvo, verifikator ocjenjuje pouzdanost, vjerodostojnost i točnost sustava praćenja te podnesenih informacija i podataka u vezi s emisijama CO_2, posebno:

(a) raspodjelu potrošnje goriva po putovanjima;

(b) prijavljene podatke o potrošnji goriva i povezanim mjerenjima i izračunima;

(c) odabir i primjenu emisijskih faktora;

(d) izračune kojima se utvrđuju ukupne emisije CO_2;

(e) izračune kojima se utvrđuje energetska učinkovitost.

3. Verifikator uzima u obzir samo ona izvješća o emisijama koja su podnesena u skladu s člankom 12. ako se na temelju pouzdanih i vjerodostojnih podataka i informacija mogu utvrditi emisije CO_2 s razumnim stupnjem sigurnosti te ako je osigurano sljedeće:

(a) prijavljeni podaci skladni su u usporedbi s procijenjenim podacima koji se temelje na podacima o praćenju boda i značajkama kao što je ugrađena snaga motora;

(b) u prijavljenim podacima nema nedosljednosti, posebno u pogledu usporedbe ukupne količine goriva koje godišnje kupuje svaki pojedini brod i ukupne potrošnje goriva tijekom putovanja;

(c) prikupljanje podataka mora biti obavljeno u skladu s primjenjivim pravilima; i

(d) odgovarajući podaci o brodu moraju biti potpuni i dosljedni.

Članak 15.

Postupci verifikacije

1. Verifikator utvrđuje moguće rizike povezane s procesom praćenja i izvješćivanja uspoređivanjem prijavljenih emisija CO_2 s podacima procijenjenima na temelju podataka o praćenju broda i značajkama kao što je ugrađena snaga motora. U slučaju otkrivanja znatnih odstupanja verifikator provodi daljnje analize.

2. Verifikator utvrđuje moguće rizike povezane s različitim koracima u izračunu pregledom svih izvora podataka i upotrijebljenih metoda.

3. Verifikator uzima u obzir sve učinkovite metode za kontrolu rizika koje primjenjuje društvo radi smanjenja razina nesigurnosti povezanih s preciznošću specifičnom za upotrijebljene metode praćenja.

4. Društvo verifikatoru ustupa sve dodatne informacije koje mu omogućuju provedbu postupaka verifikacije. Verifikator u postupku verifikacije može posjetiti sama mjesta kako bi utvrdio pouzdanost prijavljenih podataka i informacija.

5. Komisija je u skladu s člankom 23. ovlaštena donositi delegirane akte s ciljem daljnjeg određivanja pravila za aktivnosti verifikacije iz ove Uredbe. Pri donošenju tih akata Komisija u obzir uzima elemente utvrđene u Prilogu III. dijelu A. Pravila utvrđena u tim delegiranim aktima temelje se na načelima verifikacije iz članka 14. i odgovarajućim međunarodno prihvaćenim standardima.

Članak 16.

Akreditiranje verifikatora

1. Verifikatore koji ocjenjuju planove praćenja i izvješća o emisijama i izdaju izvješća o verifikaciji i dokumente o usklađenosti iz ove Uredbe akreditira na temelju Uredbe (EZ) br. 765/2008 nacionalno akreditacijsko tijelo za aktivnosti u području primjene ove Uredbe.

2. Ako u ovoj Uredbi nisu utvrđene posebne odredbe u vezi s akreditacijom verifikatora, primjenjuju se odgovarajuće odredbe iz Uredbe (EZ) br. 765/2008.

3. Komisija je u skladu s člankom 23. ovlaštena donositi delegirane akte radi daljnjeg određivanja metoda akreditacije verifikatora. Pri donošenju tih akata Komisija u obzir uzima elemente utvrđene u Prilogu III. dijelu B. Metode određene u tim delegiranim aktima temelje se na načelima verifikacije iz članka 14. i odgovarajućim međunarodno prihvaćenim standardima.

POGLAVLJE IV.

USKLAĐENOST I OBJAVLJIVANJE INFORMACIJA

Članak 17.

Dokument o usklađenosti

1. Ako izvješće o emisijama zadovoljava zahtjeve određene u člancima od 11. do 15. i one u prilozima I. i II., verifikator na temelju izvješća o verifikaciji predmetnom brodu izdaje dokument o usklađenosti.

2. Dokument o usklađenosti sadržava sljedeće informacije:

(a) identitet broda (ime, identifikacijski broj prema IMO-u, luka upisa ili matična luka);

(b) ime, adresu i glavno mjesto poslovanja brodovlasnika;

(c) identitet verifikatora;

(d) datum izdavanja dokumenta o usklađenosti, njegovo razdoblje važenja i razdoblje izvješćivanja na koje se odnosi.

3. Dokumenti o usklađenosti važe 18 mjeseci nakon završetka razdoblja izvješćivanja.

4. Verifikator bez odgode obavješćuje Komisiju i nadležno tijelo države zastave o izdavanju svakog dokumenta o usklađenosti te prenosi informacije iz stavka 2. koristeći se automatiziranim sustavima, i formatima za razmjenu podataka, što uključuje elektroničke obrasce.

5. Komisija provedbenim aktima utvrđuje tehnička pravila o formatima razmjene podataka, uključujući elektroničke obrasce. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.

Članak 18.

Obveza držanja valjanog dokumenta o usklađenosti na brodu

Do 30. lipnja godine koja slijedi nakon kraja razdoblja izvješćivanja na brodovima koji dolaze u luku ili polaze iz luke pod nadležnošću države članice ili se nalaze u njoj te koji su tijekom tog razdoblja izvješćivanja obavili putovanja mora se nalaziti valjani dokument o usklađenosti.

Članak 19.

Usklađenost sa zahtjevima praćenja i izvješćivanja i inspekcije

1. Na temelju podataka objavljenih u skladu s člankom 21. stavkom 1. svaka država članica poduzima sve potrebne mjere kako bi se osigurala usklađenost s obvezama praćenja i izvješćivanja iz članaka od 8. do 12. za brodove koji plove pod njezinom zastavom. Države članice smatraju činjenicu da je za predmetni brod izdan dokument o usklađenosti u skladu s člankom 17. stavkom 4. dokazom takve usklađenosti.

2. Svaka država članica osigurava da bilo kakva inspekcija broda u luci u njezinoj nadležnosti izvršena u skladu s Direktivom 2009/16/EZ obuhvaća provjeru da se na brodu nalazi valjani dokument o usklađenosti.

3. Za svaki brod za koji nisu dostupne informacije iz članka 21. stavka 2. točaka (i) i (j) u trenutku njegova ulaska u luku pod nadležnosti države članice, dotična država članica može provjeriti nalazi li se na brodu valjan dokument o usklađenosti.

Članak 20.

Sankcije, razmjena informacija i nalog o protjerivanju

1. Države članice uspostavljaju sustav sankcija zbog neusklađenosti s obvezama praćenja i izvješćivanja iz članaka od 8. do 12. te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale nametanje tih sankcija. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice priopćuju Komisiji te odredbe do 1. srpnja 2017. te bez odgode priopćuju Komisiji sve naknadne izmjene.

2. Države članice uspostavljaju učinkovitu razmjenu informacija i učinkovitu suradnju između tijela nacionalne vlasti odgovornih za osiguravanje usklađenosti s obvezama praćenja i izvješćivanja ili, prema potrebi, tijela ovlaštenih za sankcijske postupke. O nacionalnim sankcijskim postupcima bilo koje države članice protiv određenog broda obavješćuju se Komisija, Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA), ostale države članice i dotična država zastave.

3. U slučaju brodova koji nisu bili usklađeni sa zahtjevima praćenja i izvješćivanja tijekom dvaju ili više uzastopnih razdoblja izvješćivanja i ako se drugim izvršnim mjerama nije osigurala usklađenost, nadležno tijelo države članice u kojoj je ulazna luka može izdati nalog o protjerivanju o kojemu se obavješćuje Komisiju, EMSA-u, ostale države članice i dotičnu državu zastave. Nakon izdavanja takvog naloga o protjerivanju svaka država članica brani dotičnom brodu pristup svim svojim lukama sve dok društvo ne ispuni obveze praćenja i izvješćivanja u skladu s člancima od 11. do 18. Ispunjavanje tih obveza potvrđuje se valjanim dokumentom o usklađenosti koji se upućuje nadležnom nacionalnom tijelu koje je izdalo nalog o protjerivanju. Ovim stavkom ne dovode se u pitanje međunarodna pomorska pravila koja se primijenjuju u slučaju brodova u nevolji.

4. Brodovlasnik ili brodar ili njegov predstavnik u državama članicama protiv naloga o protjerivanju imaju pravo na učinkovit pravi lijek pred sudom te ih o tome propisno obavješćuje nadležno tijelo države članice u kojoj je ulazna luka. Države članice u tu svrhu uspostavljaju i održavaju odgovarajuće postupke.

5. Svaka država članica koja na svojem državnom području nema pomorskih luka i koja je zatvorila svoj nacionalni registar brodova ili nema brodova koji plove pod njezinom zastavom, a koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe, te dok god nema takvih brodova koji plove pod njezinom zastavom, može odstupiti od odredaba ovog članka. Svaka država članica koja namjerava iskoristiti to odstupanje, o tome obavješćuje Komisiju najkasnije 1. srpnja 2015. Komisiji se također priopćuju sve naknadne promjene.

Članak 21.

Objava informacija i izvješće Komisije

1. Do 30. lipnja svake godine Komisija javno obznanjuje svoje informacije o emisijama CO_2 u skladu s člankom 11., kao i informacije iz stavka 2. ovog članka.

2. Komisija uključuje sljedeće u informacije koje javno obznanjuje:

(a) identitet broda (ime, identifikacijski broj prema IMO-u, luka upisa ili matična luka);

(b) tehničku učinkovitost broda (EEDI ili EIV, ako je primjenjivo);

(c) godišnju količinu emisija CO_2;

(d) ukupnu godišnju potrošnju goriva za putovanja;

(e) prosječnu godišnju potrošnju goriva i emisije CO_2 po prijeđenoj udaljenosti na putovanjima;

(f) prosječnu godišnju potrošnju goriva i emisije CO_2 po prijeđenoj udaljenosti te teret prevezen na putovanjima;

(g) ukupno godišnje vrijeme provedeno na moru na putovanjima;

(h) primijenjenu metodu praćenja;

(i) datum izdavanja i isteka valjanosti dokumenta o usklađenosti;

(j) identitet verifikatora koji je ocijenio izvješće o emisijama;

(k) sve druge informacije koje se prate i prijavljuju na dobrovoljnoj bazi u skladu s člankom 10.

3. Kada bi zbog posebnih okolnosti objavljivanje kategorije objedinjenih podataka iz stavka 2., koje se ne odnosi na emisije CO_2, iznimno narušilo zaštitu komercijalnih interesa koji zaslužuju zaštitu kao legitimni gospodarski interes koji nadjačava javni interes za objavljivanje u skladu s Uredbom (EZ) br. 1367/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]), na zahtjev društva primjenjuje se različita razina objedinjavanja tih podataka kako bi se zaštitili takvi interesi. Kada različita razina objedinjavanja nije moguća, Komisija ne obznanjuje javno te podatke.

([1]) Uredba (EZ) br. 1367/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. rujna 2006. o primjeni odredaba Aarhuške konvencije o pristupu informacijama, sudjelovanju javnosti u odlučivanju i pristupu pravosuđu u pitanjima okoliša na institucije i tijela Zajednice (SL L 264, 25.9.2006., str. 13.).

4. Komisija objavljuje godišnje izvješće o emisijama CO_2 i druge relevantne informacije u pogledu pomorskog prometa, što uključuje objedinjene rezultate s objašnjenjima kako bi se informiralo javnost i omogućilo ocjenu emisija CO_2 i energetske učinkovitosti pomorskog prometa po veličini, tipu broda, aktivnosti ili po bilo kojoj drugoj kategoriji za koju se smatra da je relevantna.

5. Komisija svake dvije godine ocjenjuje ukupni učinak sektora pomorskog prometa na globalnu klimu, među ostalim u pogledu emisija koje nisu povezane s emisijama ili učincima CO_2.

6. EMSA u okviru svojeg mandata pomaže Komisiji u postizanju usklađenosti s ovim člankom te člancima 12. i 17. ove Uredbe u skladu s Uredbom (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

POGLAVLJE V.

MEĐUNARODNA SURADNJA

Članak 22.

Međunarodna suradnja

1. Komisija redovito obavješćuje IMO i ostala relevantna međunarodna tijela o provedbi ove Uredbe ne dovodeći u pitanje raspodjelu nadležnosti ili postupke odlučivanja kako je utvrđeno u Ugovorima.

2. Komisija i prema potrebi države članice održavaju tehničku razmjenu s trećim zemljama, posebno u vezi s daljnjim razvojem metoda praćenja, organizacijom izvješćivanja i verifikacijom izvješća o emisijama.

3. U slučaju da se postigne međunarodni sporazum o globalnom sustavu za praćenje emisija stakleničkih plinova, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju ili o općim mjerama za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, Komisija je dužna preispitati ovu Uredbu i, ako je to potrebno, predložiti izmjene ove Uredbe kako bi se osigurala usklađenost s tim međunarodnim sporazumom.

POGLAVLJE VI.

DELEGIRANE I PROVEDBENE OVLASTI TE ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 23.

Delegiranje ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku. Posebno je važno da Komisija prije donošenja tih delegiranih akata postupa u skladu sa svojom uobičajenom praksom i da provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući sa stručnjacima država članica.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2., članka 15. stavka 5. i članka 16. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 1. srpnja 2015. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti automatski se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 2., članka 15. stavka 5. i članka 16. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

([1]) Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 208, 5.8.2002., str. 1.).

5. Delegirani akt donesen u skladu s člankom 5. stavkom 2., člankom 15. stavkom 5. i člankom 16. stavkom 3. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 24.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor osnovan člankom 26. Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]). Taj Odbor jest odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne dostavi mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 25.

Izmjene Direktive 2009/16/EZ

Sljedeća točka dodaje se popisu utvrđenom u Prilogu IV. Direktivi 2009/16/EZ:

„50. Dokument o usklađenosti izdan u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (*).

(*) SL L 123, 19.5.2015., str. 55."

Članak 26.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu 1. srpnja 2015.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 29. travnja 2015.

Za Europski Parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednica*
M. SCHULZ	Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

([1]) Uredba (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. o mehanizmu za praćenje i izvješćivanje o emisijama stakleničkih plinova i za izvješćivanje o drugim informacijama u vezi s klimatskim promjenama na nacionalnoj razini i razini Unije te stavljanju izvan snage Odluke br. 280/2004/EZ (SL L 165, 18.6.2013., str. 13.).

PRILOG I.

Metode praćenja emisija CO_2

A. IZRAČUN EMISIJA CO_2 (ČLANAK 9.)

Radi izračuna emisija CO_2 društva primjenjuju sljedeću formulu:

potrošnja goriva × emisijski faktor

Potrošnja goriva obuhvaća gorivo koje troše glavni motori, pomoćni motori, plinske turbine, kotlovi i generatori inertnih plinova.

Potrošnja goriva u lukama na vezu računa se zasebno.

U načelu se upotrebljavaju zadane vrijednosti za emisijske faktore goriva osim ako društvo odluči upotrebljavati podatke o kvaliteti goriva iz otpremnica spremišta za gorivo (BDN) koje se upotrebljavaju za pokazivanje usklađenosti s odgovarajućim uredbama o emisijama sumpora.

Te zadane vrijednosti za emisijske faktore temelje se na posljednjim dostupnim vrijednostima Međuvladina tijela za klimatske promjene (IPCC). Te se vrijednosti mogu izvesti iz Priloga VI. Uredbi Komisije (EU) br. 601/2012 ([1]).

U vezi s biogorivima i alternativnim nefosilnim gorivima primjenjuju se odgovarajući emisijski faktori.

B. METODE ZA UTVRĐIVANJE EMISIJA CO_2

Društvo u planu praćenja utvrđuje koja se metoda praćenja upotrebljava u izračunu potrošnje goriva za svaki brod za koje je odgovorno i nakon odabira metode osigurava njezinu dosljednu primjenu.

Upotrebljava se stvarna potrošnja za svako putovanje, a računa se koristeći se jednom od sljedećih metoda:

(a) otpremnica spremišta za gorivo (BDN) i periodična inventura spremnika za gorivo;

(b) praćenje spremnika za gorivo spremišta na brodu;

(c) mjerači protoka za primjenjive procese izgaranja;

(d) mjerenja izravnih emisija CO_2.

Ako se time povećava ukupna točnost mjerenja, može se koristiti bilo koja kombinacija metoda, nakon što ih ocijeni verifikator.

1. Metoda A: BDN i periodična inventura spremnika za gorivo

   Ova se metoda temelji na količini i vrsti goriva kako je definirano na BDN-u u kombinaciji, s povremenim punjenjem zaliha spremnika goriva na temelju očitavanja spremnika. Količina goriva na početku razdoblja, uz dostavljeno gorivo, umanjena za količinu goriva na kraju razdoblja i količinu goriva ispuštenog između početka i kraja razdoblja čini potrošnju goriva tijekom razdoblja.

   Razdoblje znači vrijeme između dvaju pristajanja u luci ili vrijeme u luci. Za gorivo iskorišteno tijekom određenog razdoblja potrebno je naznačiti vrstu goriva i udio sumpora.

   Ova se metoda ne upotrebljava kada BDN-i nisu dostupni na brodovima, posebno ako se teret upotrebljava kao gorivo, na primjer pare ukapljenog prirodnog plina (LNG).

   U skladu s postojećim pravilima Priloga VI. Konvenciji MARPOL, BDN se obvezno treba čuvati na brodu i biti dostupan tri godine nakon isporuke spremišta za gorivo. Povremena inventura spremnika za gorivo temelji se na očitavanju spremnika. Tablice za pojedini spremnik za gorivo upotrebljavaju se radi utvrđivanja zapremnine u trenutku očitavanja spremnika za gorivo. Nesigurnost povezana s BDN-om utvrđuje se u planu praćenja. Očitavanja spremnika za gorivo provode se odgovarajućim metodama poput automatskih sustava, sondiranja i traka za umakanje. Metoda sondiranja spremnika i nesigurnost povezana s njom utvrđene su u planu praćenja.

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 601/2012 od 21. lipnja 2012. o praenju i izvjeivanju o emisijama staklenikih plinova u skladu s Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijea (SL L 181, 12.7.2012., str. 30.).

Kada se količina napunjenog goriva ili količina goriva preostalog u spremnicima utvrđuje u jedinicama zapremnine, izraženo u litrama, društvo tu količinu pretvara iz zapremnine u masu uporabom vrijednosti stvarne gustoće. Društvo utvrđuje stvarnu gustoću uporabom jednog od sljedećega:

(a) sustava za mjerenje na brodu;

(b) gustoće koju mjeri opskrbljivač gorivom pri punjenju goriva i upisuje na račun goriva ili BDN.

Stvarna gustoća izražava se u kg/l i određuje se za temperaturu pri određenom mjerenju. U slučajevima kada vrijednosti stvarne gustoće nisu dostupne, primjenjuje se standardni faktor gustoće za odgovarajuću vrstu goriva nakon što ga je ocijenio verifikator.

2. Metoda B: Praćenje spremnika za gorivo spremišta na brodu

Ova se metoda temelji na očitavanjima svih spremnika goriva na brodu. Očitavanja spremnika obavljaju se svakodnevno kada je brod na moru i svaki put kada brod puni ili ispušta gorivo.

Kumulativne varijacije razine goriva u spremniku između dvaju očitavanja čine potrošnju goriva tijekom razdoblja.

Razdoblje označava vrijeme između dvaju pristajanja u luci ili vrijeme u luci. Za gorivo iskorišteno tijekom određenog razdoblja potrebno je naznačiti vrstu goriva i udio sumpora.

Očitavanja spremnika za gorivo provode se odgovarajućim metodama poput automatskih sustava, sondiranja i traka za umakanje. Metoda sondiranja spremnika i nesigurnost povezana s njom utvrđene su u planu praćenja.

Kada se količina napunjenog goriva ili količina goriva preostalog u spremnicima utvrđuje u jedinicama zapremnine, izraženo u litrama, društvo tu količinu pretvara iz zapremnine u masu uporabom vrijednosti stvarne gustoće. Društvo utvrđuje stvarnu gustoću uporabom jednog od sljedećega:

(a) sustava za mjerenje na brodu;

(b) gustoće koju mjeri opskrbljivač gorivom pri punjenju goriva i upisuje na račun goriva ili BDN;

(c) gustoća izmjerena tijekom testne analize provedene u laboratoriju akreditiranom za goriva, prema potrebi.

Stvarna gustoća izražava se u kg/l i određuje se za temperaturu pri određenom mjerenju. U slučajevima kada vrijednosti stvarne gustoće nisu dostupne, primjenjuje se standardni faktor gustoće za odgovarajuću vrstu goriva nakon što ga je ocijenio verifikator.

3. Metoda C: Mjerači protoka za predmetne procese izgaranja

Ova se metoda temelji na mjerenju protoka goriva na brodu. Podaci iz svih mjerača protoka spojenih na odgovarajuće izvore emisija CO_2 objedinjuju se radi utvrđivanja cjelokupne potrošnje goriva u određenom razdoblju.

Razdoblje označava vrijeme između dvaju pristajanja u luci ili vrijeme u luci. Za gorivo iskorišteno tijekom određenog razdoblja potrebno je pratiti vrstu goriva i udio sumpora.

Primijenjene metode kalibracije i nesigurnost povezana s upotrijebljenim mjeračima protoka utvrđene su u planu praćenja.

Kada se količina napunjenog goriva ili količina goriva preostalog u spremnicima utvrđuje u jedinicama zapremnine, izraženo u litrama, društvo tu količinu pretvara iz zapremnine u masu korištenjem vrijednosti stvarne gustoće. Društvo utvrđuje stvarnu gustoću uporabom jednog od sljedećega:

(a) sustava za mjerenje na brodu;

(b) gustoće koju mjeri opskrbljivač gorivom pri punjenju goriva i upisuje na račun goriva ili BDN.

Stvarna gustoća izražava se u kg/l i određuje se za temperaturu pri određenom mjerenju. U slučajevima kada vrijednosti stvarne gustoće nisu dostupne, primjenjuje se standardni faktor gustoće za odgovarajuću vrstu goriva nakon što ga je ocijenio verifikator.

4. Metoda D: Mjerenje izravnih emisija CO_2

Mjerenja izravnih emisija CO_2 mogu se upotrebljavati za putovanja i za emisije CO_2 u lukama u nadležnosti država članica. Emisije CO_2 uključuju CO_2 koji ispuštaju glavni motori, pomoćni motori, plinske turbine, kotlovi i generatori inertnih plinova. Potrošnja goriva za brodove čije se izvješće temelji na ovoj metodi računa se uporabom izmjerenih emisija CO_2 i primjenjivog emisijskog faktora odgovarajućih goriva.

Ova se metoda temelji na određivanju protoka emisija CO_2 u dimnjacima ispušnih plinova množenjem koncentracije CO_2 u ispušnim plinovima s protokom ispušnih plinova.

Primijenjene metode kalibracije i nesigurnost povezana s njima utvrđene su u planu praćenja.

PRILOG II.

Praćenje drugih relevantnih informacija

A. PRAĆENJE PO PUTOVANJU (ČLANAK 9.)

1. U svrhu praćenja drugih relevantnih informacija po putovanju (članak 9. stavak 1.), društva se pridržavaju sljedećih pravila:

   (a) datum i sat polaska i dolaska određuje se prema srednjem vremenu po Greenwichu (GMT). Vrijeme provedeno na moru računa se na temelju podataka o polasku i dolasku u luku te ne uključuje sidrenje;

   (b) prijeđena udaljenost može biti udaljenost najizravnijeg puta između luke polaska i luke odlaska ili stvarna prijeđena udaljenost. U slučaju uporabe najizravnijeg puta između luke polaska i luke dolaska u obzir se uzima konzervativni faktor korekcije kako bi se osiguralo da prijeđena udaljenost nije znatno umanjena. Plan praćenja utvrđuje koji se izračun udaljenosti upotrebljava te, prema potrebi, i faktor korekcije. Prijeđena udaljenost izražava se u nautičkim miljama;

   (c) prijevoz se utvrđuje umnoškom prijeđene udaljenosti i količine prevezenog tereta;

   (d) za određivanje prevezenog tereta u putničkim brodovima upotrebljava se broj putnika. Za sve druge kategorije brodova količina prevezenog tereta izražava se ili metričkim tonama ili standardnim kubičnim metrima tereta, kako je primjereno;

   (e) za ro-ro brodove prevezeni teret definira se kao broj jedinica tereta (kamiona, automobila itd.) ili linearnih metara pomnoženo sa zadanim vrijednostima za njihovu težinu. Ako se teret koji prevoze ro-ro brodovi definira na temelju Priloga B CEN-ove norme EN 16258 (2012) koja obuhvaća „Metodologiju za izračun i prijavu potrošnje energije i emisije stakleničkih plinova u prometnim uslugama (za prijevoz tereta i putnika)", za tu se definiciju smatra da je u skladu s ovom Uredbom.

      Za svrhe ove Uredbe „ro-ro brod" znači brod koji je dizajniran za prijevoz kotrljajućih jedinica tereta ili koji ima prostore za kotrljajući teret;

   (f) za kontejnerske brodove teret koji se prevozi definira se kao ukupna težina tereta u metričkim tonama ili, u suprotnom, iznos u Twenty feet Equivalent Units (TEU) pomnožen sa zadanim vrijednostima za njihovu težinu. Ako se teret koji prenose kontejnerski brodovi definira u skladu s primjenjivim smjernicama IMO-a ili instrumentima u skladu s Konvencijom o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS), za tu se definiciju smatra da je u skladu s ovom Uredbom.

      Za potrebe ove Uredbe „kontejnerski brod" znači brod koji je dizajniran isključivo za prijevoz kontejnera u teretnom prostoru ili na palubi;

   (g) Pri utvrđivanju tereta koji se prevozi na kategorijama brodova koje nisu putnički brodovi, ro-ro brodovi ni kontejnerski brodovi omogućeno je prema potrebi uzeti u obzir težinu i obujam tereta koji se prevozi i broj prevezenih putnika. U te se kategorije između ostalog ubrajaju tankeri, brodovi za rasuti teret, brodovi za opći teret, brodovi hladnjače, brodovi za prijevoz vozila i kombinirani brodovi.

2. Kako bi se osigurali jednaki uvjeti primjene za stavak 1. točku (g), Komisija provedbenim aktima donosi tehnička pravila kojima se za svaku od ostalih kategoriju brodova iz te točke utvrđuju parametri koji se na nju primjenjuju.

   Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2. najkasnije 31. prosinca 2016.

   Komisija provedbenim aktima može prema potrebi revidirati primjenjive parametre iz stavka 1. točke (g). Komisija prema potrebi te parametre revidira kako bi se u obzir uzele izmjene ovog Priloga u skladu s člankom 5. stavkom 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 24. stavka 2.

3. U skladu s ovim pravilima iz stavaka 1. i 2. društva mogu odlučiti da uključe posebne informacije povezane s klasom leda broda i s plovidbom kroz led.

B. PRAĆENJE NA GODIŠNJOJ OSNOVI (ČLANAK 10.)

U svrhu praćenja drugih relevantnih informacija na godišnjoj osnovi, društva se pridržavaju sljedećih pravila:

Vrijednosti koje se prate prema članku 10. ustvrđuju se zbrojem podataka o pojedinačnim putovanjima.

Prosječna energetska učinkovitost prati se uporabom najmanje četiriju pokazatelja: potrošnjom goriva po udaljenosti, potrošnjom goriva po obavljenom prijevozu, emisijama CO_2 po udaljenosti i emisijama CO_2 po obavljenom prijevozu, što se računa na sljedeći način:

potrošnja goriva po udaljenosti = godišnja potrošnja goriva/ukupna prijeđena udaljenost

potrošnja goriva po obavljenom prijevozu = ukupna godišnja potrošnja goriva/ukupan obavljeni prijevoz

emisije CO_2 po udaljenosti = godišnje emisije CO_2/ukupna prijeđena udaljenost

emisije CO_2 po obavljenom prijevozu = ukupne godišnje emisije CO_2/ukupan obavljeni prijevoz.

U skladu s ovim pravilima društva mogu odlučiti da uključe posebne informacije povezane s klasom leda broda i s plovidbom kroz led, kao i informacije povezane s količinom potrošenog goriva i emisijama CO_2 razlikujući ih na temelju drugih kriterija definiranih u planu praćenja.

PRILOG III.

Elementi koje treba uzeti u obzir za delegirane akte predviđene člancima 15. i 16.

A. POSTUPCI VERIFIKACIJE

— Ovlasti verifikatora,

— dokumenti koje društva moraju pružiti verifikatorima,

— ocjena rizika koju provodi verifikator,

— ocjena sukladnosti plana praćenja,

— verifikacija izvješća o emisijama,

— razina materijalnosti,

— razumna sigurnost verifikatora,

— netočnosti i nesukladnosti,

— sadržaj izvješća o verifikaciji,

— preporuke za poboljšanja,

— komunikacija između društava, verifikatora i Komisije.

B. AKREDITIRANJE VERIFIKATORA

— Kako se može zatražiti akreditacija za djelatnosti pomorskog prijevoza,

— kako će nacionalna akreditacijska tijela ocjenjivati verifikatore za potrebe izdavanja potvrde o akreditaciji,

— kako će nacionalna akreditacijska tijela obavljati praćenje potrebno da bi potvrdila produljenje akreditacije,

— zahtjevi koje nacionalna akreditacijska tijela trebaju ispunjavati kako bi bila nadležna za akreditiranje verifikatorâ za djelatnosti pomorskog prijevoza, uz upućivanje na usklađene standarde.