



V Bruselu dne 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně nařízení (EU) č. 525/2013

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Potřeba zakročit proti změně klimatu a emisím skleníkových plynů z lodí

Strany Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) v prosinci roku 2010 uznaly, že globální oteplování nesmí přesáhnout teploty běžné před průmyslovou revolucí o více než 2 °C¹. To má zásadní význam, jestliže má být omezen negativní vliv lidské činnosti na klimatický systém. Jde o dlouhodobý cíl, podle něž se musí celosvětové emise skleníkových plynů do roku 2050 snížit alespoň o padesát procent pod úroveň roku 1990².

Rozvinuté země by měly emise do roku 2050 snížit o 80–95 % oproti úrovní roku 1990³. EU se zavázala, že ve střednědobém výhledu do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů o 20 % ve srovnání s úrovní roku 1990 a o 30 %, budou-li k tomu příznivé podmínky. Tento závazek je součástí jednoho z pěti hlavních cílů EU vymezených ve *strategii Evropa 2020*⁴. Evropská rada a Evropský parlament se navíc shodly, že ke snižování emisí by měla přispět všechna hospodářská odvětví⁵. Bílá kniha o dopravě⁶ vypracovaná Komisí v roce 2011 s cílem přispět ke strategii Evropa 2020 stanoví, že emise CO₂ z námořní dopravy v EU by se měly do roku 2050 snížit o 40 % oproti úrovni roku 2005 (a bude-li to proveditelné, o 50 %).

V roce 2010 dosáhly celkové emise CO₂ související s činnostmi v rámci evropské námořní dopravy (včetně tras uvnitř EU, plaveb směřujících do EU a plaveb z EU) podle odhadů hodnoty 180 Mt CO₂. Navzdory tomu, že Mezinárodní námořní organizace (IMO) v roce 2011 zavedla minimální normy energetické účinnosti pro určité kategorie nových lodí (index energeticky účinného designu, EEDI)⁷, emise podle předpokladů porostou. Hlavní příčinou je podle všeho očekávaný nárůst poptávky po námořní dopravě podněcený růstem celosvětového obchodu.

K tomuto předpokládanému nárůstu dojde navzdory dostupnosti provozních opatření a stávajících technologií, které umožňují snížit specifickou spotřebu energie a emise CO₂ z lodí až o 75 % (podle údajů organizace IMO). Významnou část těchto opatření lze považovat za nákladově efektivní, neboť snížené náklady na palivo zaručují návratnost jakýchkoli provozních či investičních nákladů. Tento rozpor lze vysvětlit existencí překážek na trhu, které brání zavádění těchto technologií a provozních opatření a jež souvisejí např. s nedostatkem spolehlivých informací o tom, nakolik účinně lodě nebo technologie pro dodatečné vybavování lodí využívají palivo, s nedostatečným přístupem k finančním prostředkům na investice do účinnosti lodí a s rozdílnými pobídkami – vlastníci plavidel by totiž z investic do účinnosti lodí neměli žádný prospěch, jelikož účty za palivo hradí provozovatelé.

¹ Rozhodnutí konference smluvních stran úmluvy UNFCCC 1/CP.16 („cancúnské dohody“).

² Na základě čtvrté hodnotící zprávy Mezivládního panelu pro změnu klimatu.

³ Závěry Evropské rady ze zasedání ve dnech 29.–30. října 2009 a usnesení Evropského parlamentu ze dne 4. února 2009 (2008/215(INI)).

⁴ KOM(2010)2020 v konečném znění.

⁵ Směrnice 2003/87/ES a rozhodnutí č. 406/2009/ES.

⁶ KOM(2011) 144 v konečném znění.

⁷ Revize Mezinárodní úmluvy o zabránění znečištění z lodí (MARPOL), příloha VI.

Mandát pro opatření na úrovni EU

Předpokládaný nárůst emisí CO₂ z námořní dopravy není v souladu s cíli EU, a má tudíž nepříznivé dopady na změnu klimatu. Na úrovni EU kromě toho zůstává mezinárodní námořní doprava jediným způsobem dopravy, který není zahrnut v závazku EU snižovat emise skleníkových plynů, což vyžaduje dodatečné úsilí ze strany všech ostatních odvětví.

Rada a Parlament připomněly svůj dřívější závazek podniknout kroky, který byl uveden v klimaticko-energetickém balíčku přijatém dne 23. dubna 2009: „*Pokud členské státy do 31. prosince 2011 neschválí mezinárodní dohodu Mezinárodní námořní organizace, která by do svých cílů v oblasti snižování emisí zahrнула rovněž emise z mezinárodní námořní dopravy, nebo pokud Společenství do stejného dne neschválí žádnou takovou dohodu uzavřenou v rámci UNFCCC, měla by Komise předložit návrh na zahrnutí emisí z mezinárodní námořní dopravy v souladu s harmonizovanými postupy do závazku Společenství v oblasti snížení emisí s cílem, aby navrhovaný akt vstoupil v platnost do roku 2013. Uvedený návrh by měl minimalizovat veškeré nepříznivé dopady na konkurenceschopnost Společenství a přihlížet rovněž k potenciálním přínosům pro životní prostředí.*“⁸

Tato lhůta uplynula, aniž by byla na mezinárodní úrovni přijata dostatečná opatření, jelikož index EEDI i přes svou užitečnost podle očekávání sám o sobě nedosáhne absolutního snížení emisí ve srovnání se základními roky, jestliže dojde k předpokládanému nárůstu provozu. Komise proto zahájila přípravné činnosti, aby mohla problematiku emisí skleníkových plynů z mezinárodní námořní dopravy začít řešit.

Potřeba odstupňovaného přístupu ke snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy

Kvůli nedostatečnému monitorování a vykazování emisí dnes přesné množství emisí CO₂ a jiných skleníkových plynů z námořní dopravy související s EU není známo. Na základě posouzení dopadů a konzultací zúčastněných stran (viz oddíl 2) bylo zjištěno, že spolehlivý systém monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí skleníkových plynů z námořní dopravy je základním předpokladem jakéhokoli tržního opatření či normy účinnosti, ať jsou uplatňovány na úrovni EU nebo celosvětově.

Kromě toho by spolehlivý systém MVO měl přispět k odstranění překážek na trhu, zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí. Na základě výsledků posouzení dopadů se očekává, že zavedením systému MVO by bylo možné do roku 2030 snížit emise skleníkových plynů až o 2 % oproti scénáři, podle nějž by nebyla přijata žádná opatření, a úhrnné čisté náklady až o 1,2 miliardy EUR.

Bude-li jako první krok zaveden systém MVO, lze věnovat více času diskusím a rozhodování o cílech snižování emisí, tržních opatřeních a normách účinnosti, které by umožnily dosáhnout těchto snížení při minimálních nákladech. To je obzvláště relevantní pro diskuse na celosvětové úrovni v rámci organizace IMO.

Vzhledem k tomu, že Komise jednoznačně upřednostňuje opatření přijatá na globální úrovni, měl by systém EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí sloužit jako příklad pro provedení globálního systému MVO s cílem urychlit mezinárodní diskuse. V této souvislosti by ve vhodných případech měla být učiněna příslušná podání organizaci IMO. Jakmile bude

⁸ 2. bod odůvodnění rozhodnutí č. 406/2009/ES a 3. bod odůvodnění směrnice č. 2009/29/ES.

rozhodnuto o globálním systému, mělo by být navrhované nařízení změněno, aby byl systém EU pro monitorování, vykazování a ověřování uveden s tímto systémem do souladu.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace zúčastněných stran

Aby bylo možné přezkoumat možnosti politiky zmíněné ve druhé studii organizace IMO o skleníkových plynech z roku 2009⁹ a ve studii CE Delft z roku 2009¹⁰, byla v rámci druhého Evropského programu pro změnu klimatu (ECCP) zřízena pracovní skupina (WG6). Díky této skupině se také mohly uskutečnit formální technické konzultace zúčastněných stran a byly zajištěny vstupní informace pro externí podporu, např. zúžením možností politiky. V roce 2011 byla uspořádána tři dvoudenní setkání, jichž se zúčastnilo více než 100 zástupců vnitrostátních správních orgánů, EU a mezinárodních sdružení v oblasti námořní dopravy a jiných sdružení a nevládních organizací. Zápis, podkladový dokument a prezentace z těchto setkání jsou k dispozici pro veřejné informační účely na internetových stránkách Komise¹¹.

Kromě toho Komise zřídila platformu na vysoké úrovni, v níž se sešli vysoce postavení odborníci z odvětví námořní dopravy, aby vedli strategické diskuse přímo s místopředsedou S. Kallasem a komisařkou C. Hedegaardovou. Tato setkání se konala 3. února 2011, 28. června 2011 a 7. listopadu 2011.

Ve dnech od 19. ledna do 12. dubna 2012, tedy po dobu 12 týdnů, probíhala veřejná konzultace prostřednictvím internetu. Zahájení této veřejné konzultace bylo oznámeno v tiskové zprávě. Veřejná konzultace byla vedena za použití „obecných zásad a minimálních norem pro konzultace zúčastněných stran vedené Komisí“.

Konzultace potvrzuje, že globální dohoda v rámci organizace IMO je vnímána jako nejlepší dlouhodobá možnost, jak dosáhnout snížení emisí skleníkových plynů v odvětví námořní dopravy. V případě opatření na evropské úrovni panuje obecná shoda na tom, že by měly být nastoleny rovné podmínky pro všechny lodě, které využívají evropské přístavy. Rovněž je obecně sdílen názor, že každé tržní opatření nebo norma účinnosti by měly být doprovázeny transparentním a spolehlivým monitorováním emisí. Toto monitorování by mělo být zřízeno s cílem zamezit zbytečné administrativní zátěži a zaručit přesné výsledky vykazování. Další výsledky jsou zveřejněny na internetových stránkách Komise¹².

Na závěr je třeba zmínit, že dne 5. prosince 2012 se konalo další setkání zúčastněných stran, jehož se zúčastnilo 120 zástupců průmyslu, nevládních organizací, členských států a třetích zemí a které se zaměřilo na koncepci systému MVO v EU. Toto setkání potvrdilo, že systém MVO je potřebný, neboť v současné době nejsou k dispozici žádné spolehlivé údaje o emisích CO₂. V odvětví námořní dopravy již v souvislosti s monitorováním a vykazováním spotřeby paliva, emisí CO₂ a energetické účinnosti probíhá řada iniciativ. Účastníci se obecně shodují na tom, že systém MVO by měl vycházet z informací, které jsou požadovány podle

⁹ Druhá studie Mezinárodní námořní organizace o skleníkových plynech, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

mezinárodních úmluv a jsou již k dispozici na palubách lodí, aby se snížila administrativní zátěž. Prezentace a závěry jsou zveřejněny na internetových stránkách Komise¹³.

Posouzení dopadů

Posouzení dopadů analyzuje a srovnává různé možnosti politiky týkající se tržních opatření a možnost spočívající v pouhém zavedení systému MVO. Posouzení dospělo k těmto hlavním zjištěním:

- Mezi klíčové překážky na trhu, které brání provedení nákladově efektivních opatření za účelem snížení emisí, patří:
 - i) nedostatek spolehlivých informací o tom, jakou mají lodě nebo technologie pro dodatečné vybavování lodí spotřebu paliva,
 - ii) nedostatečný přístup k finančním prostředkům na investice do účinnosti lodí,
 - iii) rozdělení pobídek, neboť vlastníci plavidel by ze svých investic do účinnosti lodí neměli žádný prospěch, jelikož účty za palivo kvůli struktuře lodního provozu často hradí provozovatelé.

Odstranění těchto překážek trhu bude klíčem k úspěchu každého konkrétního opatření.

- Významný potenciál ke snižování emisí z námořní dopravy se skrývá v řadě technických a provozních opatření, jejichž hlavním cílem je zvýšení energetické účinnosti lodí. Úspory nákladů na palivo spojené s většinou těchto technických či provozních opatření převažují očekávané náklady.
- Každá z analyzovaných možností politiky nabízí čisté přínosy z hlediska vlivu na životní prostředí (snížení emisí CO₂ a jiných emisí) a dopadů na hospodářství (úspory čistých nákladů v odvětví námořní dopravy) a na společnost (méně zdravotních obtíží díky nižším emisím SO_x a částic, tvorba pracovních míst).
- Dva typy vyrovnávacích fondů – příspěvkový fond s danou cenou uhlíku a cílený fond s definovaným cílem snižování emisí a nepřímým stanovením cen – a systém pro obchodování s emisními povolenkami v námořní oblasti (ETS) by mohly být z hlediska snižování emisí a úspor nákladů nejpřínosnější.

Očekává se, že dokáží nejlépe odstranit překážky na trhu a do roku 2030 povedou ke snížení emisí přibližně o 10 % ve srovnání s úrovní roku 2005. Pokud by se podařilo překážky na trhu zcela odstranit, čisté úspory nákladů v odvětví námořní dopravy by byly značné (v roce 2030 by mohly dosáhnout až 12 miliard EUR a v průměru 5 miliard EUR ročně). Významných úspor lze dosáhnout zejména zavedením stávajících technologií zvyšování účinnosti paliv, a to při záporných nákladech v tomto odvětví, ve spojení s provozními opatřeními, která dále sníží emise CO₂.

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

- Možnost spočívající v pouhém zavedení systému MVO by vedla k omezenějšímu snížení emisí, které by podle odhadů v roce 2030 dosáhlo až 2 % (ve srovnání se základním scénářem), a v jejím rámci by bylo možné uspořit do roku 2030 částku přibližně 1,2 miliardy EUR (v průměru přibližně 900 milionů EUR ročně). Tato možnost se zaměřuje na odstranění překážek na trhu spojených s nedostatkem informací, a to prostřednictvím generování informací o spotřebě paliva a zvyšování povědomí vedoucích pracovníků o možných úsporách nákladů na palivo. Náklady na provádění činí podle odhadů přibližně 26 milionů EUR ročně (vyloučíme-li z oblasti působnosti lodě o hrubé prostornosti menší než 5000 tun). Celkově je relativní poměr přínosů a nákladů spojených s touto možností velmi vysoký.

Úplné výsledky jsou popsány v posouzení dopadů přiloženém k tomuto návrhu.

Shrnutí navrhovaných opatření

Hlavním cílem tohoto nařízení je zřídit evropský systém monitorování, vykazování a ověřování emisí CO₂ z lodí, a to jako první krok v rámci odstupňovaného přístupu ke snižování těchto emisí. Aby se snížily související administrativní náklady a zároveň byly zaručeny spolehlivé výsledky, jsou pro systém MVO navrženy jednoduché a stručné požadavky. Přístup je tudíž navržen tak, aby v co největším rozsahu využíval stávající údaje, které jsou již na palubách plavidel k dispozici.

Navrhovaný systém MVO by tudíž měl mít tyto provozní charakteristiky:

- důraz na CO₂ jakožto převládající skleníkový plyn vypouštěný z lodí a na další informace, které mají význam z hlediska klimatu, např. informace o účinnosti, aby bylo možné odstranit překážky na trhu bránící zavádění nákladově efektivních zmírňujících opatření a sladit systém MVO s diskusemi o normách účinnosti pro stávající lodě, které jsou vedeny v rámci organizace IMO;
- výpočet ročních emisí CO₂ na základě spotřeby paliva, typu paliva a energetické účinnosti za využití dostupných údajů z lodních deníků, poledních zpráv a dodacích listů zásobníků;
- využití stávajících struktur a subjektů v odvětví námořní dopravy, zejména uznávaných organizací, k ověření zpráv o emisích a vydávání dokumentů o souladu;
- vyloučení menších producentů emisí (lodě o hrubé prostornosti menší než 5000 tun), kteří představují přibližně 40 % loďstva, ale pouze 10 % celkových emisí.

V zásadě by se systém MVO mohl vztahovat také na emise jiných skleníkových plynů, látek s dopadem na klima a látek znečišťujících ovzduší, např. SO_x a NO_x. Takovýto integrovaný přístup by mohl zajistit širokou škálu relevantních informací o životním prostředí a zároveň využít součinnosti ve prospěch odvětví námořní dopravy a veřejných orgánů. Navrhovaný zjednodušený přístup k MVO na základě stávajících dokladů a vybavení na palubách lodí by však nebylo možné použít k měření jiných emisí než emisí CO₂. Navíc nelze měřicí zařízení požadované k měření jiných emisí než emisí CO₂ považovat za dostatečně spolehlivé a komerčně dostupné pro využití na moři. Proto by měl být navrhovaný systém MVO v této fázi proveden pouze pro emise CO₂. Bylo by vhodné tuto oblast působnosti později přezkoumat.

Pokud jde o zeměpisnou působnost pro monitorování, v zásadě budou nediskriminačním způsobem pokryty následující trasy všech plavidel bez ohledu na jejich vlajku:

- plavby v rámci EU,
- plavby z posledního přístavu mimo EU do prvního přístavu v EU (plavby do EU),
- plavby z přístavu v EU do dalšího přístavu určení mimo EU (plavby z EU).

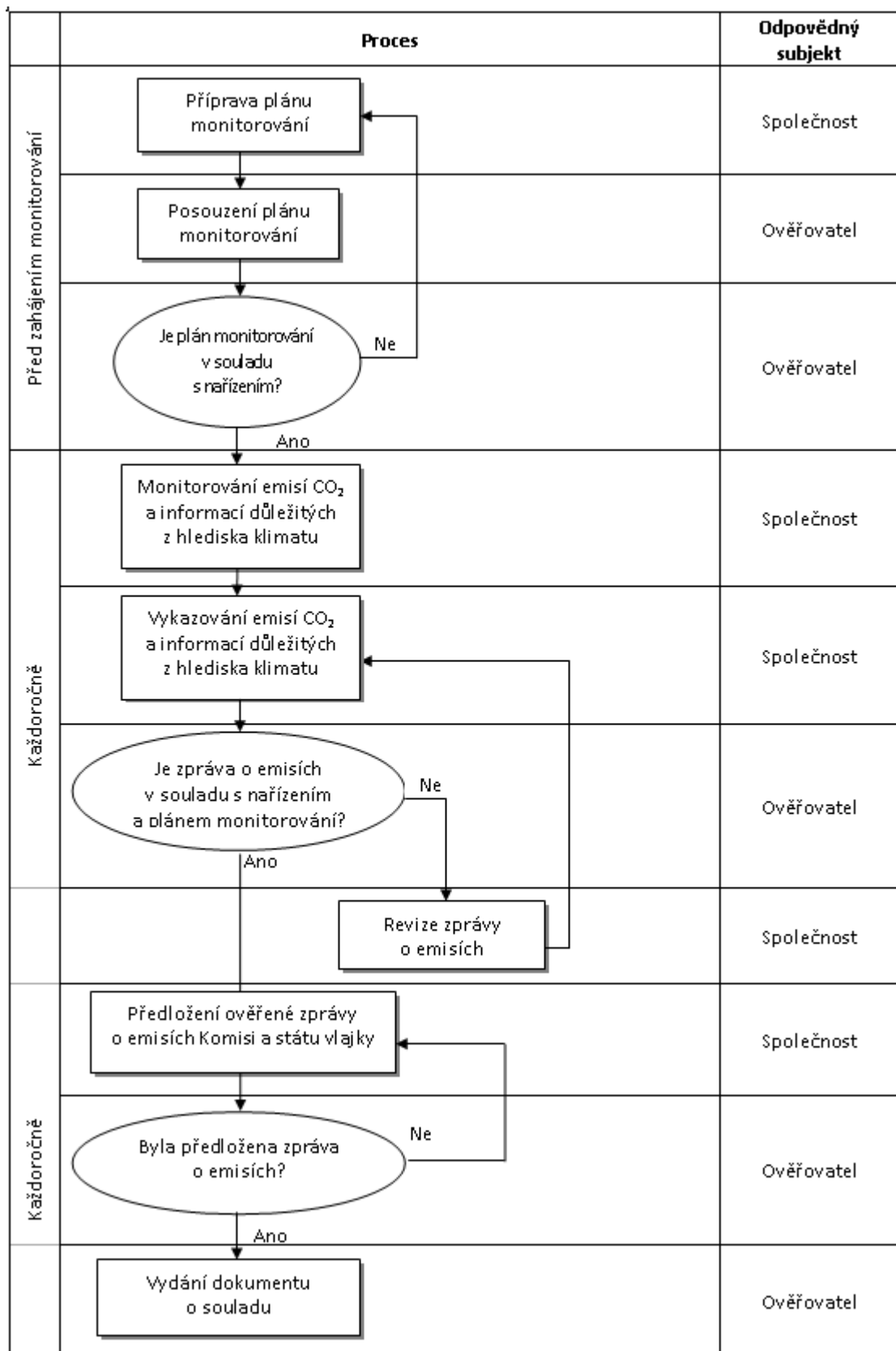
Cyklus dodržování k zajištění souladu bude založen na standardním přístupu. Navrhuje se využít zjednodušený přístup a přidělit Komisi omezený počet úkolů, přičemž Komisi bude nápomocna Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA). Úkoly související s kontrolou plánů monitorování a zpráv o emisích, s komunikací s vlastníky a provozovateli lodí a s vydáváním dokumentů potvrzujících soulad budou zaručeny akreditovanými ověřovateli z řad třetích stran. Tyto subjekty, mezi něž mohou patřit uznané subjekty, již mají rozsáhlé zkušenosti a v oblasti námořní bezpečnosti hrají důležitou úlohu. Vymáhání plnění povinností v souvislosti s monitorováním, vykazováním a ověřováním by zaručovaly členské státy, konkrétně orgány státu přístavu, a to za využití stávajících kontrolních mechanismů státu vlajky a státu přístavu a údajů zveřejňovaných Komisí.

Navrhovaný systém MVO by mohl být prostřednictvím pouze omezeného počtu úprav přeměněn na systém globální, neboť využívá mezinárodně požadované dokumenty a stávající struktury, např. orgány státu vlajky a státu přístavu a klasifikační společnosti.

Aby se provádění navrhovaného systému MVO usnadnilo, je třeba stanovit konkrétnější pravidla pro ověřování a akreditaci ověřovatelů. Kromě toho by měl být na základě vědeckých důkazů a vývoje mezinárodních norem přepracován popis čtyř metod monitorování a určování jiných informací důležitých z hlediska klimatu, např. ukazatelů účinnosti uvedených v přílohách I a II navrhovaného nařízení. Pro tyto účely by Komise měla být zmocněna přijímat příslušné akty v přenesené pravomoci.

Aby se příprava plánů monitorování, vykazování a ověřování emisí a dalších informací důležitých z hlediska klimatu zjednodušila, budou používány elektronické šablony. Tyto šablony budou vyhotoveny a přijaty Komisí na základě prováděcích aktů.

Kroky v rámci postupu MVO jsou názorně popsány v následující tabulce.



3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Právní základ

Právním základem legislativního návrhu je čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Návrh usiluje o dosažení legitimního cíle, který spadá do působnosti čl. 191 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, konkrétně o boj proti změně klimatu. Účelem legislativního návrhu je zaručit, aby byly emise skleníkových plynů z lodí monitorovány a vykazovány, a tím zlepšit dostupnost informací pro tvorbu politiky a rozhodování v kontextu závazků Unie v souvislosti se změnou klimatu a poskytnout pobídky ke zmírnění vlivů na prostředí. Tohoto cíle nelze dosáhnout méně restriktivními prostředky, než je legislativní návrh.

Zásada subsidiarity

Aby byla opatření Unie odůvodněná, musí být dodržena zásada subsidiarity.

a) Nadnárodní povaha problému (ověření potřeby)

Při rozhodování o tom, zda jsou opatření Unie nezbytná, je důležitým prvkem nadnárodní povaha změny klimatu a námořní dopravy. Opatření na úrovni jednotlivých států by k dosažení cílů vymezených v bílé knize o dopravě nestačila. Proto je nutné, aby Unie vytvořila rámec, který umožní splnit mezinárodní i unijní požadavky a zaručí při tom harmonizované monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy.

b) Ověření účinnosti (přidaná hodnota)

Vzhledem ke své účinnosti by opatření na úrovni Unie byla jednoznačně přínosná ve srovnání s opatřeními přijatými na úrovni členských států. Vzhledem k tomu, že zastřešující závazky týkající se boje proti změně klimatu jsou přijímány na úrovni Unie, a to včetně cíle snižování emisí z odvětví námořní dopravy do roku 2050 stanoveného v bílé knize o dopravě, je vhodné vypracovat na této úrovni také požadovaná pravidla pro MVO. Kromě toho tento právní rámec zaručí účinnost tím, že využije harmonizovaný systém MVO pro plavby mezi přístavy různých členských států, které představují přibližně 90 % všech zastávek v přístavech členských států EU. Kromě toho by opatření na úrovni EU mohla zabránit narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu, neboť by lodím připlouvajícím do přístavů v EU zaručila rovnocenná environmentální omezení.

Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cíle spočívajícího ve shromažďování spolehlivých údajů o emisích skleníkových plynů z lodí. Metodika MVO v navrhovaném nařízení navíc vychází z informací, které jsou již dnes dostupné na palubách lodí. Žádné doplňkové vybavení nebude nutné.

Proporcionalita navrhovaného opatření je zaručena také zaměřením na emise CO₂, které představují přibližně 98 % emisí skleníkových plynů z odvětví námořní dopravy, a na velké lodě, jejichž hrubá prostornost přesahuje 5000 tun. Tím je vyloučena téměř polovina

z přibližně 19 000 lodí o hrubé prostornosti nad 300 tun, které za rok 2010 připluly do přístavů v EU¹⁴, a zároveň je pokryto přibližně 90 % celkových emisí z lodí.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Jak je uvedeno ve finančním výkazu přiloženém k tomuto nařízení, nařízení bude provedeno za využití stávajícího rozpočtu a nebude mít dopad na víceletý finanční rámec. Podle předpokladů vzniknou dodatečné náklady ve výši 0,5 milionu EUR spojené s vývojem informačních technologií pro nezbytnou úpravu stávajícího nástroje, který je zajištěn a provozován Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA). Zapojení agentury EMSA závisí na příslušném doplňkovém úkolu agentury, který má být aktivován a schválen radou agentury EMSA.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

Přezkum / doložka o revizi

Návrh obsahuje ustanovení, které Komisi umožňuje přezkoumat toto nařízení v kontextu budoucího mezinárodního vývoje, zejména v případě, že bude prostřednictvím organizace IMO zaveden systém MVO na celosvětové úrovni. V takovém případě by mělo být navrhované nařízení přezkoumáno a popřípadě pozměněno, aby byla ustanovení týkající se MVO uvedena do souladu s mezinárodním systémem.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně nařízení (EU) č. 525/2013**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁵,s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁶,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Klimaticko-energetický balíček¹⁷, který vyzývá všechna hospodářská odvětví včetně odvětví mezinárodní námořní dopravy, aby přispěla k dosažení snížení emisí, stanoví jasný mandát: „... Pokud členské státy do 31. prosince 2011 neschválí mezinárodní dohodu Mezinárodní námořní organizace, která by do svých cílů v oblasti snižování emisí zahrnula rovněž emise z mezinárodní námořní dopravy, nebo pokud Společenství do stejného dne neschválí žádnou takovou dohodu uzavřenou v rámci UNFCCC, měla by Komise předložit návrh na zahrnutí emisí z mezinárodní námořní dopravy v souladu s harmonizovanými postupy do závazku Společenství v oblasti snižování emisí s cílem, aby navrhovaný akt vstoupil v platnost do roku 2013. Uvedený návrh by měl minimalizovat veškeré nepříznivé dopady na konkurenceschopnost Společenství a přihlížet rovněž k potenciálním přínosům pro životní prostředí.“
- (2) V červenci 2011 přijala Mezinárodní námořní organizace (IMO) technická a provozní opatření, zejména index energeticky účinného designu (EEDI) pro nové lodě a plán řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP), která přinesou zlepšení v podobě snížení

¹⁵ Úř. věst. C , s. .

¹⁶ Úř. věst. C , s. .

¹⁷ Rozhodnutí č. 406/2009/ES a směrnice 2009/32/ES.

očekávaného nárůstu emisí skleníkových plynů, nemohou však sama o sobě vést k nezbytnému absolutnímu snížení emisí skleníkových plynů z mezinárodní námořní dopravy, a udržet tak krok s úsilím o dosažení globálního cíle, kterým je omezení nárůstu globální teploty na 2 °C.

- (3) Podle údajů poskytnutých organizací IMO by uplatněním provozních opatření a využitím stávajících technologií bylo možné snížit specifickou spotřebu energie a emise CO₂ až o 75 %, přičemž značnou část uvedených opatření lze považovat za nákladově efektivní, jelikož snížené náklady na palivo zaručují návratnost veškerých provozních či investičních nákladů.
- (4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO₂ na základě spotřeby paliva u lodí, což představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.
- (5) Přijetí opatření za účelem snižování emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva brání překážky na trhu, které souvisejí např. s nedostatkem spolehlivých informací o tom, jakou mají lodě nebo technologie pro dodatečné vybavování lodí spotřebu paliva, s nedostatečným přístupem k finančním prostředkům na investice do účinnosti lodí a s rozdělením pobídek, neboť vlastníci plavidel by ze svých investic do účinnosti lodí neměli žádný prospěch, jelikož účty za palivo hradí provozovatelé.
- (6) Výsledky konzultací zúčastněných stran a diskuse s mezinárodními partnery naznačují, že odstupňovaný přístup k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů by měl být uplatňován zároveň s provedením spolehlivého systému MVO pro emise CO₂ z námořní dopravy, který bude prvním krokem, přičemž ceny těchto emisí budou stanoveny později. Díky tomuto přístupu je snadnější dosáhnout na mezinárodní úrovni podstatného pokroku v jednáních o dohodě o cílech snižování emisí skleníkových plynů a o dalších opatřeních k dosažení tohoto snižování při minimálních nákladech.
- (7) Zavedením systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí bude podle předpokladů do roku 2030 dosaženo snížení emisí až o 2 % ve srovnání se scénářem, podle nějž by žádná opatření přijata nebyla, a úhrnných čistých úspor nákladů ve výši až 1,2 miliardy EUR, neboť systém MVO by mohl přispět k odstranění překážek na trhu, zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí. Toto snížení nákladů na přepravu by mělo usnadnit mezinárodní obchod. Spolehlivý systém MVO je navíc základním předpokladem každého tržního opatření či normy účinnosti, ať jsou uplatňovány na úrovni EU či celosvětově. Rovněž poskytuje spolehlivé údaje, které umožňují stanovit přesné cíle snižování emisí a posoudit pokrok v úsilí námořní dopravy přispět k dosažení nízkouhlíkového hospodářství.
- (8) Pro účely monitorování by měly být za relevantní považovány všechny plavby v rámci Unie, všechny plavby z posledního přístavu mimo Unii do prvního přístavu určení v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určení mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise CO₂ v přístavech Unie, a to i na případy, kdy lodě kotví nebo se pohybují po přístavu, zejména proto, že jsou k dispozici zvláštní opatření ke snížení či eliminaci těchto emisí. Tato pravidla by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku.

- (9) Navrhovaný systém MVO by měl mít formu nařízení, a to vzhledem ke složité a vysoce technické povaze zaváděných ustanovení, potřebě vytvořit jednotná pravidla použitelná v celé Unii, která budou odrážet mezinárodní povahu námořní dopravy, v jejímž rámci se podle předpokladů vysoký počet lodí zastaví v různých členských státech, a s cílem usnadnit provádění v celé Unii.
- (10) Spolehlivý systém Unie pro MVO z lodí by měl vycházet z výpočtu emisí z paliva spotřebovaného při plavbách do přístavů v Unii a z nich, jelikož údaje o prodeji paliva nemohou kvůli velkým kapacitám lodních nádrží poskytnout dostatečně přesné odhady spotřeby paliva v rámci této specifické působnosti.
- (11) Systém Unie pro MVO by se měl také vztahovat na jiné informace důležité z hlediska klimatu, které umožní stanovit účinnost lodí nebo důkladněji analyzovat příčiny ovlivňující vznik emisí. Tato oblast působnosti rovněž uvádí systém Unie pro MVO do souladu s mezinárodními iniciativami, které mají za cíl zavést normy účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a přispívá k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací.
- (12) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, a optimalizoval poměr přínosů a nákladů spojených se systémem MVO, aniž by se zároveň oslabil cíl, který spočívá v pokrytí jednoznačně převládajícího podílu emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, měla by se pravidla MVO vztahovat pouze na velké producenty emisí. Po podrobné objektivní analýze velikostí a emisí lodí připlouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z přístavů Unie byla zvolena hranice hrubé prostornosti 5000 tun. Lodě o hrubé prostornosti nad 5000 tun představují přibližně 55 % počtu lodí, jež se zastavují v přístavech Unie, a vypouštějí přibližně 90 % souvisejících emisí. Tato nediskriminační hranice by zaručila, aby byli pokryti nejdůležitější producenti emisí. Nižší hranice by měla za následek vyšší administrativní zátěž, zatímco vyšší hranice by omezila pokrytí emisí, a tím také environmentální účinnost tohoto systému.
- (13) Aby se dále snížila administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, měla by se pravidla monitorování zaměřit na CO₂ jakožto na zdaleka nejvýznamnější skleníkový plyn produkovaný námořní dopravou, který se na celkových emisích skleníkových plynů z tohoto odvětví podílí až z 98 %.
- (14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníků lodí umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání dodacích listů zásobníků, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.
- (15) Každá společnost, která za loď provozující činnosti v rámci námořní dopravy po celé vykazované období nese odpovědnost, by měla být považována za odpovědnou za veškeré požadavky na monitorování a vykazování, jež jsou s tímto vykazovaným obdobím spjaty, a to včetně předkládání uspokojivě ověřené zprávy o emisích. V případě změny vlastníka ponese nový vlastník odpovědnost pouze za povinnosti spojené s monitorováním a vykazováním, které se týkají vykazovaného období, v němž došlo ke změně vlastníka. Aby se plnění těchto povinností usnadnilo, měl by nový vlastník obdržet kopii posledního plánu monitorování a popřípadě také dokument

o souladu. Změna vlastníka by také měla vést ke změnám v plánu monitorování, aby si nový vlastník plavidla mohl zvolit vlastní metodu monitorování.

- (16) Systém Unie pro MVO by se v této fázi neměl vztahovat na jiné skleníkové plyny, látky s dopadem na klima ani látky znečišťující ovzduší, aby se zabránilo požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení, což by mohlo provádění systému Unie pro MVO zdržet.
- (17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou tyto údaje relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o Eurostatu¹⁸.
- (18) Ověřování prováděné akreditovanými ověřovateli by mělo zaručit, že plány monitorování a zprávy o emisích jsou správné a v souladu s požadavky definovanými tímto nařízením. Důležitým prvkem, který ověřování zjednoduší, je fakt, že ověřovatelé by měli důvěryhodnost vykazovaných údajů kontrolovat porovnáním s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodí a vlastností lodí. Tyto odhady by mohla poskytnout Komise. Ověřovateli by měly být nezávislé a kvalifikované osoby nebo právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93¹⁹.
- (19) Aby bylo možné soulad s povinnostmi ohledně monitorování, vykazování a ověřování prokázat, měl být dokument o souladu vydaný ověřovatelem uložen na palubě lodí. Ověřovatelé by měli o vydání takovýchto dokumentů informovat Komisi.
- (20) Vzhledem ke svým zkušenostem s obdobnými úkony týkajícími se námořní bezpečnosti by Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) měla Komisi podporovat tím, že bude vykonávat určité úkoly.
- (21) V případě, že ustanovení tohoto nařízení nebudou dodržena, by měly být uloženy sankce. Plnění povinností spojených se systémem MVO by mělo být prosazováno pomocí stávajících nástrojů, jmenovitě těch, které byly zavedeny použitím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky²⁰ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci²¹, a na základě informací o vydání dokumentů o souladu. Dokumenty, které potvrzují, že loď plní povinnosti ohledně monitorování a vykazování, by Komise měla doplnit do seznamu osvědčení a dokumentů uvedených v čl. 13 odst. 1 směrnice 2009/16/ES.

¹⁸ Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

¹⁹ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

²⁰ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132.

²¹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (22) Směrnice 2009/16/ES stanoví, že lodě mají být zadrženy, nemají-li osvědčení, která musí mít na palubě. Pro případy, kdy loď neplní povinnosti související s monitorováním a vykazováním po více než jedno vykazované období, je nicméně vhodné stanovit možnost vyhoštění. To by mělo být uplatňováno tak, aby bylo možné situaci v přiměřené době napravit.
- (23) Mělo by být změněno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a podávání dalších informací na úrovni členských států a Unie vztahujících se ke změně klimatu²², aby stanovilo požadavky ohledně monitorování a vykazování emisí z námořní dopravy členskými státy podle tohoto nařízení.
- (24) Systém Unie pro MVO by měl sloužit jako vzor pro provedení systému MVO na celosvětové úrovni. Globální systém MVO je vhodnější, jelikož jej lze vzhledem k širší oblasti působnosti považovat za účinnější. V této souvislosti by Komise měla pravidelně sdílet relevantní informace o provádění tohoto nařízení s organizací IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by organizaci IMO předkládat náležitá podání. Bude-li dosaženo dohody o globálním systému MVO, Komise by měla systém Unie pro MVO přezkoumat a uvést jej s tímto globálním systémem do souladu.
- (25) Aby se v co největším rozsahu využily nejlepší dostupné postupy a vědecké důkazy, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o přezkum určitých technických aspektů monitorování a vykazování emisí CO₂ z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravných prací vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (26) Aby byly zaručeny jednotné podmínky pro využívání automatizovaných systémů a standardních elektronických šablon, které umožní, aby byly Komisi a zúčastněným státům jednotně podávány zprávy o emisích a další informace důležité z hlediska klimatu, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto nezbytné pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí²³.
- (27) Cíle navrhovaného opatření, tedy monitorování, vykazování a ověřování emisí CO₂ z lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu, který má tyto emise snížit, nelze vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy uspokojivě dosáhnout, budou-li členské státy jednat samostatně, a proto jej lze z důvodu rozsahu a účinků opatření lépe dosáhnout na úrovni Unie. Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

²² Úř. věst. L 165, 18.6.2012, s. 13–40.

²³ Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

- (28) Pravidla, jimiž se stanoví systém MVO, by měla být v souladu s ustanoveními směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů²⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů²⁵.
- (29) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost dne 1. července 2015, aby se zaručilo, že členské státy a příslušné zúčastněné strany budou mít dostatek času na to, aby přijaly nezbytná opatření k účinnému uplatnění tohoto nařízení dříve, než dne 1. ledna 2018 začne první vykazované období,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO₂) a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO₂ z námořní dopravy.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující 5 000 tun a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.
2. Toto nařízení se nevztahuje na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu a státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.

Článek 3

Definice

²⁴ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

²⁵ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- a) „emisemi“ se rozumí objem CO₂ vypouštěný do ovzduší loděmi uvedenými v článku 2;
- b) „přístavem určení“ se rozumí přístav, v němž loď zastaví, aby naložila či vyložila náklad nebo aby se mohli vylodit či nalodit cestující, s výjimkou zastávek, jejichž jediným účelem je doplnění paliva, získání čerstvých zásob a/nebo vystřídání posádky;
- c) „společností“ se rozumí vlastník lodi uvedený v článku 2 nebo jiná osoba, např. správce či nájemce plavidla bez posádky, která od vlastníka lodi převzala odpovědnost za její provozování;
- d) „hrubou prostorností“ se rozumí metrická hrubá prostornost vypočtená v souladu s předpisy pro vyměřování, které jsou uvedeny v příloze 1 Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969;
- e) „ověřovatelem“ se rozumí právnická osoba, která provádí ověřování a je akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008²⁶ a tohoto nařízení;
- f) „ověřením“ se rozumějí činnosti prováděné ověřovatelem za účelem posouzení souladu dokumentů předaných společnostmi s požadavky podle tohoto nařízení;
- g) „dalšími informacemi důležitými z hlediska klimatu“ se rozumějí informace související se spotřebou paliva, vykonávanou přepravou a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a posoudit výkonnost lodí;
- h) „emisním faktorem“ se rozumí průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu, že při spalování dojde k úplné oxidaci a při všech ostatních chemických reakcích k úplné konverzi;
- i) „nejistotou“ se rozumí parametr související s výsledkem měření, který charakterizuje rozptyl hodnot, jež by mohly být rozumně přiřazeny danému výsledku, včetně vlivů systematických i náhodných činitelů, vyjádřený v procentech a charakterizující interval spolehlivosti kolem střední hodnoty zahrnující 95 % z odvozených hodnot, s přihlédnutím k asymetrii rozptýlení hodnot;
- j) „konzervativním“ se rozumí, že je definován soubor předpokladů, aby se zajistilo, že nedojde k podhodnocení ročních emisí nebo nadhodnocení vzdáleností či objemu přepravovaného nákladu;
- k) „tunami CO₂“ se rozumějí metrické tuny CO₂;
- l) „vykazovaným obdobím“ se rozumí jeden kalendářní rok, během kterého musí být emise monitorovány a vykázány.

KAPITOLA II

²⁶ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

MONITOROVÁNÍ A VYKAZOVÁNÍ

ODDÍL 1

Zásady a metody monitorování a vykazování

Článek 4

Společné zásady monitorování a vykazování

1. Společnosti u každé lodi monitorují a vykazují množství a typ paliva spotřebovaného během kalendářního roku v každém přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu a při každé plavbě do přístavu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu v souladu s odstavci 2 až 6.
2. Monitorování a vykazování je úplné a vztahuje se na všechny emise ze spalování paliv. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby během vykazovaného období zabránily vzniku nedostatku údajů.
3. Monitorování a vykazování je v průběhu času konzistentní a srovnatelné. Společnosti využívají stejné metodiky monitorování a soubory údajů, v nichž jsou provedeny změny a odchylky schválené ověřovatelem.
4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním způsobem, který ověřovateli umožní reprodukovat stanovení emisí.
5. Společnosti zaručí, že stanovení emisí není systematicky ani vědomě nepřesné. Určí a omezí všechny zdroje nepřesností.
6. Společnosti poskytnou přiměřenou záruku integrity údajů o emisích, které mají být monitorovány a vykazovány.

Článek 5

Metody monitorování a vykazování emisí z námořní dopravy

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné informace důležité z hlediska klimatu pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

ODDÍL 2

PLÁN MONITOROVÁNÍ

Článek 6

Obsah a předkládání plánu monitorování

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a dalších informací důležitých z hlediska klimatu.
2. U lodí, které budou do oblastí působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 1. lednu 2018, společnost odchylně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.
3. Plán monitorování uvedený v odstavci 1 sestává z úplné a transparentní dokumentace metodiky monitorování konkrétní lodě a obsahuje alespoň tyto prvky:
 - a) identifikaci a typ lodě včetně názvu lodě, registračního čísla lodě podle Mezinárodní námořní organizace (IMO), rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu a jména vlastníka lodě;
 - b) název společnosti a adresu, telefonní a faxové číslo a e-mailovou adresu kontaktní osoby;
 - c) popis zdrojů emisí na palubě lodi, např. hlavních motorů, pomocných motorů, kotlů a generátorů inertních plynů, a použitých typů paliva;
 - d) popis postupů, systémů a povinností použitých k aktualizaci úplnosti seznamu zdrojů emisí v průběhu monitorovaného roku za účelem zaručení úplnosti monitorování a vykazování emisí z dané lodě;
 - e) popis postupů použitých k monitorování úplnosti seznamu plaveb;
 - f) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva u dané lodě, který zahrnuje:
 - i) zvolenou metodu výpočtu spotřeby paliva uvedenou v příloze I u každého zdroje emisí, popřípadě včetně popisu použitého měřicího zařízení;
 - ii) postupy měření množství doplněného paliva a paliva v nádržích, popis nástrojů použitých k měření a popřípadě postupy pro záznam, vyhledávání, přenos a ukládání informací o měření;
 - iii) popřípadě zvolenou metodu stanovení hustoty;
 - iv) postup, jímž se zaručí, aby celková nejistota při měření paliva byla v souladu s požadavky tohoto nařízení, pokud možno s odkazem na vnitrostátní právní předpisy, doložky v zákaznických smlouvách či normy dodavatele paliva týkající se přesnosti;
 - g) jediný emisní faktor použitý pro každý typ paliva nebo, v případě alternativních paliv, metodiku stanovení emisních faktorů včetně metodiky odběru vzorků, metodu analýzy, popis použitých laboratoří (a potvrzení akreditace ISO 17025, je-li to relevantní);

- h) popis postupů použitých ke stanovení údajů o činnosti během každé plavby včetně:
 - i) postupů, povinností a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání vzdálenosti ujeté během každé plavby;
 - ii) postupů, povinností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání přepravovaného nákladu nebo počtu cestujících, podle toho, co je vhodné;
 - iii) postupů, povinností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby strávené na moři při plavbě mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí;
 - i) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů;
 - j) datum poslední změny plánu monitorování.
4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. Technická pravidla, která stanoví šablony pro plány monitorování uvedené v odstavci 1, se určí prostřednictvím prováděcích aktů. Uvedené prováděcí akty přijme Komise postupem uvedeným v čl. 25 odst. 2 tohoto nařízení.

Článek 7

Změny plánu monitorování

Společnosti pravidelně kontrolují, zda plány monitorování lodí odrážejí povahu a fungování lodě a zda lze metodiku monitorování zlepšit.

Společnost plán monitorování pozmění, nastane-li některá z následujících situací:

- a) dojde-li ke změně vlastníka lodí;
- b) dojde-li ke vzniku nových emisí kvůli novým zdrojům emisí nebo používání nových paliv, jež nejsou dosud uvedeny v plánu monitorování;
- c) dojde-li ke změně v dostupnosti údajů z důvodu používání nových typů měřicích přístrojů, metod odběru vzorků či metod analýzy nebo jiných důvodů, což vede k vyšší přesnosti při stanovení množství emisí;
- d) bylo-li zjištěno, že údaje získané na základě dříve použité metodiky monitorování nejsou správné;
- e) plán monitorování nesplňuje požadavky tohoto nařízení a ověřovatel vyžaduje, aby jej společnost změnila.

Společnosti bez zbytečného prodlení oznámí návrhy změn plánu monitorování ověřovateli.

Ověřovatel každou významnou změnu plánu monitorování posoudí.

ODDÍL 3

MONITOROVÁNÍ EMISÍ A DALŠÍCH DŮLEŽITÝCH INFORMACÍ

Článek 8

Monitorování činností ve vykazovaném období

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

Článek 9

Monitorování při každé plavbě

Na základě plánu monitorování schváleného podle čl. 13 odst. 1 společnosti u každé lodi a každé plavby do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu nebo plavby z takového přístavu monitorují v souladu s částí A přílohy I a přílohy II tyto informace:

- a) přístav vyplutí a přístav příplutí včetně data a hodiny vyplutí a příplutí;
- b) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva jak v celkovém vyjádření, tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;
- c) vzniklý CO₂;
- d) ujetá vzdálenost;
- e) dobu strávenou na moři;
- f) přepravovaný náklad;
- g) vykonanou přepravu.

Článek 10

Každoroční monitorování

Na základě plánu monitorování schváleného podle čl. 13 odst. 1 společnosti u každé lodi a v každém kalendářním roce monitorují v souladu s částí A přílohy I a přílohy II tyto parametry:

- a) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva jak v celkovém vyjádření, tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;

- b) celkový vzniklý CO₂;
- c) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států;
- d) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;
- e) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;
- f) emise CO₂, které vznikly v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, v němž loď kotví;
- g) celkovou ujetou vzdálenost;
- h) celkovou dobu strávenou na moři;
- i) celkovou vykonanou přepravu;
- j) průměrnou energetickou účinnost.

ODDÍL 4

VYKAZOVÁNÍ

Článek 11

Obsah zprávy o emisích

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí a jiných informací důležitých z hlediska klimatu během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.
2. Změní-li se vlastník lodi, nová společnost zaručí, že každá loď, za kterou odpovídá, splňuje požadavky tohoto nařízení v celém vykazovaném období, v němž za dotčenou loď přijme odpovědnost.
3. V zprávě o emisích uvedené v odstavci 1 uvedou společnosti tyto informace:
 - a) údaje pro identifikaci lodi a společnosti včetně:
 - i) názvu lodě,
 - ii) registračního čísla lodi organizace IMO,
 - iii) rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu,

- iv) technické účinnosti lodi (index energeticky účinného designu (EEDI) nebo popřípadě odhadovaná hodnota indexu (EIV) v souladu s rezolucí IMO MEPC.215 (63)),
 - v) jména vlastníka lodě,
 - vi) adresy vlastníka lodě a jeho hlavního místa podnikání,
 - vii) názvu společnosti (pokud není vlastníkem lodě),
 - viii) adresy společnosti (pokud není vlastníkem lodě) a jejího hlavního místa podnikání,
 - ix) adresy, telefonu, faxu a e-mailové adresy kontaktní osoby;
- b) informace o použité metodě monitorování a související úrovni nejistoty;
 - c) výsledky každoročního monitorování parametrů v souladu s článkem 10.

Článek 12

Formát zprávy o emisích

1. Zpráva o emisích uvedená v článku 11 se předkládá za využití automatizovaných systémů a úplných formátů pro výměnu údajů, včetně elektronických šablon.
2. Technická pravidla, jimiž se stanoví formáty pro výměnu údajů včetně elektronických šablon uvedené v odstavci 1, se určí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty přijme Komise postupem podle čl. 25 odst. 2 tohoto nařízení.

KAPITOLA III

OVĚŘOVÁNÍ A AKREDITACE

Článek 13

Rozsah ověřování a zpráva o ověření

1. Ověřovatel posoudí, zda je plán monitorování uvedený v článku 6 v souladu s požadavky stanovenými v člancích 6 a 7. Pokud posouzení obsahuje doporučení, jež je třeba začlenit do plánu monitorování, příslušná společnost svůj plán monitorování před začátkem vykazovaného období přepracuje.
2. Ověřovatel posoudí, zda zpráva o emisích splňuje požadavky stanovené v člancích 8 až 11 a přílohách I a II.
3. Ověřovatel zejména zaručí, že emise a další informace důležité z hlediska klimatu, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise

a další informace důležité z hlediska klimatu vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II.

4. Pokud ověřovatel při posouzení dojde k závěru, že podle jeho nejlepšího vědomí zpráva o emisích neobsahuje žádné podstatné nepřesnosti ani chyby, vydá zprávu o ověření. Tato zpráva podrobně popisuje všechny aspekty týkající se práce provedené ověřovatelem.
5. Pokud ověřovatel při posouzení dojde k závěru, že zpráva o emisích obsahuje podstatné nepřesnosti, chyby, nesrovnalosti nebo že nesplňuje požadavky článků 11 a 14 a přílohy I, včas o tom společnost informuje a požádá ji, aby předložila revidovanou zprávu o emisích. Společnost opraví všechny případy nesouladu či nesrovnalosti, o nichž byla informována, aby bylo možné ověřování dokončit včas. Ověřovatel ve své zprávě o ověření uvede, zda společnost v průběhu ověřování případy nesouladu odstranila.

Článek 14

Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů

1. Ověřovatel jedná nezávisle na společnosti či provozovateli dotčené lodě a ve veřejném zájmu provádí činnosti požadované tímto nařízením. Za tímto účelem ověřovatel ani žádná část téže právnické osoby netvoří součást společnosti či provozovatele lodi, vlastníka společnosti, ani není v jejich vlastnictví, a stejně tak ověřovatel nemá se společností žádné vztahy, které by mohly ovlivnit jeho nezávislost a nestrannost.
2. Při zvažování ověření zprávy o emisích uvedené v článku 11 a postupů monitorování, které společnost používá, ověřovatel posoudí spolehlivost, důvěryhodnost a přesnost systémů monitorování a vykazovaných údajů a informací týkajících se emisí, zejména:
 - a) přiřazování spotřeby paliva plavbám spadajícím do oblasti působnosti tohoto nařízení;
 - b) vykázaných údajů o spotřebě paliva a souvisejícího měření a výpočtů;
 - c) výběru a použití emisních faktorů;
 - d) výpočtů vedoucích k určení celkových emisí;
 - e) výpočtů vedoucích k určení energetické účinnosti.
3. Zprávy předložené v souladu s článkem 11 vezme ověřovatel v úvahu pouze tehdy, pokud spolehlivé a důvěryhodné údaje a informace umožňují stanovit emise s vysokou mírou jistoty, a je-li zaručeno, že:
 - a) vykázané údaje jsou soudržné s ohledem na odhadované údaje vycházející z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je např. instalovaný výkon motoru;

- b) vykázané údaje neobsahují žádné nesrovnalosti, zejména při srovnání celkového objemu paliva, které každá loď ročně nakoupí, a souhrnné spotřeby paliva během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
- c) shromažďování údajů probíhalo v souladu s použitelnými pravidly;
- d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné a souvislé.

Článek 15

Postupy ověřování

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané emise s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je např. instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny podstatné odchylky, ověřovatel provede další analýzy.
2. Ověřovatel určí možná rizika související s různými kroky výpočtu, a to tak, že přezkoumá všechny zdroje údajů a použité metodiky.
3. Ověřovatel vezme v úvahu všechny metody účinné kontroly rizik, které společnost uplatňuje, aby snížila míru nejistoty, přičemž zváží přesnost použitých metod monitorování.
4. Společnost poskytne ověřovateli všechny dodatečné informace, které mu umožní provést postupy ověřování. Ověřovatel může v rámci ověřování provádět kontroly na místě, aby určil spolehlivost vykazovaných údajů a informací.
5. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 za účelem dalšího upřesnění pravidel pro ověřovací činnosti uvedené v tomto nařízení a metod akreditace ověřovatelů. Tyto akty v přenesené pravomoci vycházejí ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článku 14, a z příslušných mezinárodně přijatých norem.

Článek 16

Akreditace ověřovatelů

1. Ověřovatel, který posuzuje plány monitorování a zprávy o emisích a vydává dokumenty o ověření a o souladu uvedené v člancích 13 a 17, je pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008.
2. Nestanoví-li toto nařízení žádná zvláštní ustanovení pro akreditaci ověřovatelů, použijí se příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 765/2008.
3. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 za účelem dalšího upřesnění metod akreditace ověřovatelů.

KAPITOLA IV

SOULAD A ZVEŘEJŇOVÁNÍ INFORMACÍ

Článek 17

Vydávání dokumentů o souladu

1. Pokud zpráva o emisích uvedená v článku 11 podle zprávy o ověření splňuje požadavky článků 11 až 15 a požadavky stanovené v přílohách I a II, ověřovatel vydá dotčené lodi dokument o souladu.
2. Dokument o souladu uvedený v odstavci 1 obsahuje tyto informace:
 - a) identifikaci lodi (název, registrační číslo lodi organizace IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);
 - b) název, adresu a hlavní místo podnikání vlastníka lodi;
 - c) totožnost ověřovatele;
 - d) datum vydání dokumentu o souladu (vykazované období, na které odkazuje, a dobu jeho platnosti).
3. Dokumenty o souladu se považují za platné po dobu 18 měsíců po skončení vykazovaného období.
4. Ověřovatel o vydání dokumentu o souladu neprodleně informuje Komisi a orgán státu vlajky a předá jim informace uvedené v odstavci 2, a to prostřednictvím automatizovaných systémů a úplných formátů pro výměnu údajů, včetně elektronických šablon, stanovených Komisí postupem podle tohoto nařízení.
5. Technická pravidla, jimiž se stanoví formáty pro výměnu údajů včetně elektronických šablon uvedené v odstavci 4, se určí prostřednictvím prováděcích aktů. Uvedené prováděcí akty přijme Komise postupem podle čl. 25 odst. 2 tohoto nařízení.

Článek 18

Povinnost mít na palubě platný dokument o souladu

Od 30. června 2019 mají lodě, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se po těchto přístavech nebo z nich odplouvají, na palubě platný dokument potvrzující, že loď v dotčeném vykazovaném období plní povinnosti související s vykazováním a monitorováním, vydaný v souladu s článkem 17.

Článek 19

Soulad s povinnostmi ohledně monitorování a vykazování a inspekce

1. Na základě informací zveřejněných podle čl. 21 odst. 1 každý členský stát zaručí, že loď plující pod jeho vlajkou plní požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 8 až 12.
2. Každý členský stát zaručí, aby každá inspekce lodě v přístavu, který spadá do jeho jurisdikce, zahrnovala ověření, že je na palubě k dispozici dokument o souladu uvedený v článku 18.
3. Aniž je dotčen odstavec 2 tohoto článku, členský stát u lodi, která vplula do přístavu spadajícího do jeho jurisdikce a nesplňuje požadavky čl. 21 odst. 2 písm. j) a k), na základě informací zveřejněných v souladu s článkem 21 ověří, že loď má na palubě dokument o souladu uvedený v článku 18.

Článek 20

Sankce, výměna informací a příkaz k vyhoštění

1. Členské státy zřídí systém sankcí pro případy, kdy nejsou splněny požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 8 až 12, a přijmou nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou tyto sankce uplatňovány. Stanovené sankce nejsou o nic méně přísné než ty, které jsou pro případy, kdy provozovatelé neplní povinnosti ohledně vykazování, stanoveny ve vnitrostátních právních předpisech o emisích skleníkových plynů, a jsou účinné, přiměřené a odrazující. Do 1. července 2017 oznámí členské státy tato ustanovení Komisi a neprodleně Komisi oznámí také všechny následné změny těchto ustanovení.
2. Členské státy zavedou účinnou výměnu informací a účinnou spolupráci mezi svými vnitrostátními orgány, které zajišťují, aby byly plněny požadavky na monitorování a vykazování, nebo popřípadě s orgánem pověřeným postupem udělování sankcí. Vnitrostátní postupy udělování sankcí zahájené členským státem se oznámí Komisi, Evropské agentuře pro námořní bezpečnost (EMSA) a ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky.
3. U lodí, které neplní požadavky na monitorování a vykazování po více než jedno vykazované období, může vnitrostátní orgán státu přístavu vydat příkaz k vyhoštění, přičemž o tom uvědomí Komisi, agenturu EMSA a ostatní členské státy a dotčený stát vlajky. V důsledku vydání takového příkazu k vyhoštění každý členský stát odepře dané lodi vstup do svých přístavů, dokud společnost nesplní požadavky na monitorování a vykazování v souladu s články 8 až 12, což potvrdí tím, že vnitrostátnímu orgánu státu přístavu, který příkaz vydal, předloží platný dokument o souladu.

Článek 21

Zveřejňování informací

1. Do 30. června každého roku Komise zveřejní emise vykázané v souladu s článkem 11 a informace o tom, zda společnost plní požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 11 a 17.

2. Zveřejněné informace uvedené v odstavci 1 obsahují tyto údaje:
- a) identifikaci lodi (název, registrační číslo lodi organizace IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);
 - b) totožnost vlastníka lodi (název a adresu vlastníka a jeho hlavní místo podnikání);
 - c) technickou účinnost lodi (index energeticky účinného designu (EEDI) nebo odhadovanou hodnotu indexu (EIV));
 - d) roční emise CO₂;
 - e) celkovou roční spotřebu paliva během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
 - f) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
 - g) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté a nákladu přepravenému během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
 - h) celkovou dobu strávenou za rok na moři během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
 - i) použitou metodiku monitorování;
 - j) datum vydání dokumentu o souladu a datum konce jeho platnosti;
 - k) totožnost ověřovatele, který schválil zprávu o emisích.
3. Komise roční zprávu o emisích a další informace o námořní dopravě důležité z hlediska klimatu zveřejní.
4. Komisi je při práci, jejímž účelem je splnit požadavky článků 11, 12, 17 a 21 tohoto nařízení, nápomocna agentura EMSA v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002²⁷.

KAPITOLA V

MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Článek 22

Mezinárodní spolupráce

²⁷ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

1. Komise pravidelně informuje organizaci IMO a další příslušné mezinárodní subjekty o provádění tohoto nařízení, aby usnadnila vypracovávání mezinárodních pravidel pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy v rámci organizace IMO.
2. Komise si s třetími zeměmi vyměňuje informace technické povahy o provádění tohoto nařízení, zejména o dalším vývoji metod monitorování, organizaci vykazování a ověřování zpráv o emisích.
3. Bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálních opatřeních za účelem snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, Komise toto nařízení přezkoumá a ve vhodných případech může navrhnout změny tohoto nařízení.

KAPITOLA VI

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 23

Přenesení pravomocí

Komisi je za podmínek stanovených v článku 24 svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění či pozměnění ustanovení příloh I a II, aby byly zohledněny aktuální dostupné vědecké důkazy, jakož i relevantní údaje, které jsou k dispozici na palubách lodí, a příslušná mezinárodní pravidla a mezinárodně uznávané normy, s cílem určit nejpřesnější a nejúčinnější metody monitorování emisí a zlepšit přesnost požadovaných informací souvisejících s monitorováním a vykazováním emisí, a to v rozsahu, v jakém se jedná o nepodstatné prvky tohoto nařízení.

Článek 24

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích 15, 16 a 23 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 1. července 2015.
2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 23 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinnosti dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
3. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
4. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 23 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 25

Prováděcí akty

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 8 rozhodnutí 93/389/EHS. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 26

Změny nařízení (EU) č. 525/2013

Nařízení (EU) č. 525/2013 se mění takto:

1. V článku 1 nařízení č. 525/2013²⁸ se doplňuje nové písmeno, které zní:
„h) monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX.“
2. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 21a

Vykazování emisí z námořní dopravy

- (1) Do 15. ledna každého roku („rok X“) členské státy oznámí Komisi emise CO₂ z námořní dopravy za rok X-2 v souladu s články 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX.
 - (2) Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s [článkem 25 tohoto nařízení] za účelem stanovení požadavků na monitorování a vykazování emisí CO₂ z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX, a je-li to vhodné, zohlednění relevantních rozhodnutí přijatých orgány úmluvy UNFCCC a Kjótského protokolu nebo dohod, které jsou od nich odvozené nebo je nahrazují, či rozhodnutí přijatých v rámci Mezinárodní námořní organizace.
 - (3) Komise přijme prováděcí akty za účelem vymezení struktury, formátu a postupu pro předkládání zpráv členských států o emisích CO₂ z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle [čl. 26 odst. 2].“
3. V článku 25 se do odstavců 2, 3 a 5 vkládá tento odkaz:
„21a“.

²⁸ Úř. věst. L 165, 19.6.2013, s. 13–40.

Článek 27

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dne 1. července 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA I

Metody monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a dalších informací důležitých z hlediska klimatu

A. VÝPOČET SPOTŘEBY PALIVA (článek 9)

Pro účely výpočtu spotřeby paliva použijí společnosti tento vzorec:

spotřeba paliva x emisní faktor

Spotřeba paliva zahrnuje palivo spotřebované hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů.

Spotřeba paliva během kotvení v přístavech se vypočte samostatně.

V zásadě lze použít standardní hodnoty emisních faktorů paliv, pokud se společnost nerozhodne, že použije údaje o kvalitě paliva stanovené v dodacích listech zásobníků a používané k prokázání souladu s platnými předpisy týkajícími se emisí síry.

Standardní emisní faktory vycházejí z nejnovějších dostupných hodnot IPCC. Ty lze získat v příloze VI nařízení Komise (EU) č. 601/2012 o monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES²⁹.

Vhodné emisní faktory se uplatní i na biopaliva a alternativní nefosilní paliva.

B. METODY STANOVENÍ EMISÍ

Společnost v plánu monitorování definuje, která metodika se používá k výpočtu spotřeby paliva u každého typu lodě, za něž nese odpovědnost, a zaručí, že jakmile byla metodika zvolena, je důsledně uplatňována.

Při výběru metodiky monitorování se zlepšení vyplývající z větší přesnosti porovnají s dodatečnými náklady.

Použije se skutečná spotřeba paliva při každé plavbě, která se vypočte jednou z následujících metod:

- a) dodací list zásobníku a pravidelné kontroly palivových nádrží;
- b) monitorování nádrže s lodním palivem na palubě;
- c) průtokoměry pro příslušné procesy spalování;
- d) přímé měření emisí.

1. Metoda A: Dodací listy zásobníků a pravidelné kontroly palivových nádrží

Tato metoda je založena na množství a typu paliva, které je definováno v dodacím listu zásobníku, v kombinaci s pravidelnými kontrolami palivových nádrží na

²⁹ Úř. věst. L 181, 12.7.2012, s. 30–104.

základě odečtů množství paliva. Palivo spotřebované v daném období se získá tak, že se k množství paliva na začátku období přičte doplněné palivo, odečte zůstatek paliva na konci období a palivo vypuštěné z nádrží mezi počátkem a koncem období.

Období zahrnuje dobu plavby mezi dvěma přístavy určení nebo dobu strávenou v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva a obsah síry.

Tento přístup se nepoužije, nejsou-li na palubě k dispozici dodací listy zásobníků, zejména v případě, je-li jako palivo použito náklad, např. odpařený zkapalněný zemní plyn (LNG).

Metoda využívající dodací listy zásobníků je povolena v rámci stávajících předpisů podle přílohy VI úmluvy MARPOL, příslušné záznamy se uchovávají na palubě po dobu 3 let od dodání lodního paliva a jsou snadno dostupné. Pravidelné kontroly palivových nádrží na palubě jsou založeny na odečtech množství paliva v palivových nádržích. K určení obsahu v době odečtu množství paliva v nádrži se využívají tabulky jednotlivých palivových nádrží. Nejistota související s touto metodou se uvede v plánu monitorování uvedeném v článku 6. Odečty z palivových nádrží se provádějí pomocí vhodných metod, např. automatizovaných systémů, sondování a ponorných pásek. Metoda sondování nádrží a nejistota spojená s touto metodou se uvedou v plánu monitorování uvedeném v článku 6.

Je-li množství doplněného paliva nebo množství paliva zbývajících v nádržích stanoveno v jednotkách objemu (vyjádřených v litrech), převede společnost toto množství z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty. Společnost stanoví skutečnou hustotu pomocí některé z následujících možností:

- a) palubních diagnostických systémů;
- b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu.

Skutečná hustota je vyjádřena v kg/l a stanovena pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. V případech, kdy hodnoty skutečné hustoty nejsou k dispozici, se po schválení ověřovatelem použije standardní faktor hustoty.

2. Metoda B: Monitorování nádrže lodního paliva na palubě

Tato metoda je založena na odečtech z palivových nádrží, a to ze všech palivových nádrží na palubě. Odečty paliva se provádějí denně, je-li loď na moři, a pokaždé, když loď doplňuje či vypouští palivo.

Kumulativní změny úrovně paliva v nádrži mezi dvěma odečty představují palivo spotřebované v průběhu daného období.

Období zahrnuje dobu plavby mezi dvěma přístavy určení nebo dobu strávenou v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva a obsah síry.

Odečty z palivových nádrží se provádějí pomocí vhodných metod, např. automatizovaných systémů, sondování a ponorných pásek. Metoda sondování nádrží a nejistota spjatá s touto metodou se uvedou v plánu monitorování uvedeném v článku 6.

Je-li množství doplněného paliva nebo množství paliva zbývajícího v nádržích stanoveno v jednotkách objemu (vyjádřených v litrech), převede společnost toto množství z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty. Společnost stanoví skutečnou hustotu pomocí některé z následujících možností:

- a) palubních diagnostických systémů;
- b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu.

Skutečná hustota je vyjádřena v kg/l a stanovena pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. V případech, kdy hodnoty skutečné hustoty nejsou k dispozici, se po schválení ověřovatelem použije standardní faktor hustoty.

3. Metoda C: Průtokoměry pro příslušné procesy spalování

Tato metoda je založena na měření průtoků paliva na palubě. Aby se určila celková spotřeba paliva v daném období, zkombinují se údaje ze všech průtokoměrů spojených s relevantními zdroji emisí.

Období zahrnuje dobu plavby mezi dvěma přístavy určení nebo dobu strávenou v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba monitorovat typ paliva a obsah síry.

Použitá metoda kalibrace a nejistota spjatá s použitými průtokoměry se uvedou v plánu monitorování uvedeném v článku 6.

Je-li množství spotřebovaného paliva stanoveno v jednotkách objemu (vyjádřených v litrech), společnost převede toto množství z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty. Společnost stanoví skutečnou hustotu pomocí některé z následujících možností:

- a) palubních diagnostických systémů;
- b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu.

Skutečná hustota je vyjádřena v kg/l a stanovena pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. V případech, kdy hodnoty skutečné hustoty nejsou k dispozici, se po schválení ověřovatelem použije standardní faktor hustoty.

4. Metoda D: Přímé měření emisí

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO₂ zahrnují emise CO₂ vypouštěné hlavními motory,

pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů. Pro lodě, u nichž je vykazování založeno na této metodě, se spotřeba paliva vypočte za použití měření emisí CO₂ a použitelného emisního faktoru příslušných paliv.

Tato metoda je založena na stanovení toků emisí CO₂ v komínech pro výfukový plyn, a to vynásobením koncentrace CO₂ ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

Použitá metoda kalibrace a nejistota spjatá použitými přístroji se uvedou v plánu monitorování uvedeném v článku 6.

PŘÍLOHA II

Monitorování jiných informací důležitých z hlediska klimatu

A. Monitorování jednotlivých plaveb (článek 9)

Při monitorování jiných informací důležitých z hlediska klimatu u jednotlivých plaveb (článek 9) společnosti dodržují tato pravidla:

Datum a hodina vyplutí a příplutí se vyjádří pomocí greenwichského času (GMT). Doba strávená na moři se vypočte na základě informací z přístavu vyplutí a příplutí, přičemž se vyloučí doba kotvení.

Ujetou vzdáleností může být délka nejpřímější trasy mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí nebo skutečná vzdálenost. V případě, že se použije délka nejpřímější trasy mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí, měl by se zohlednit konzervativní opravný faktor, aby se zaručilo, že vzdálenost není výrazně podhodnocena. Plán monitorování uvedený v článku 6 upřesňuje, jaký způsob výpočtu vzdálenosti je použit, a v nezbytném případě také použitý opravný faktor. Vzdálenost se vyjádří v námořních mílích.

U osobních lodí se přepravovaný náklad vyjádří počtem cestujících. U všech ostatních kategorií lodí se množství přepravovaného nákladu vyjádří v metrických tunách a metrech krychlových nákladu.

Vykonaná přeprava se určí vynásobením ujeté vzdálenosti množstvím přepravovaného nákladu.

B. Každoroční monitorování (článek 10)

Při každoročním monitorování jiných informací důležitých z hlediska klimatu společnosti dodržují tato pravidla:

Hodnoty, které mají být monitorovány podle článku 10, by měly být určeny úhrnem příslušných údajů o jednotlivých plavbách.

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí alespoň čtyř ukazatelů, tedy spotřeby paliva za danou vzdálenost, spotřeby paliva během vykonané přepravy, emisí CO₂ za danou vzdálenost a emisí CO₂ vzniklých během dané vykonané přepravy, a vypočte se takto:

spotřeba paliva na vzdálenost = celková roční spotřeba paliva / celková ujetá vzdálenost

spotřeba paliva během vykonané přepravy = celková roční spotřeba paliva / celková vykonaná přeprava

emise CO₂ na danou vzdálenost = celkové roční emise CO₂ / celková ujetá vzdálenost

emise CO₂ vzniklé při vykonané přepravě = celkové roční emise CO₂ / celková vykonaná přeprava

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

- 1.1. Název návrhu/podnětu
- 1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB
- 1.3. Povaha návrhu/podnětu
- 1.4. Cíle
- 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6. Doba trvání akce a finanční dopad
- 1.7. Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

- 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2. Systém řízení a kontroly
- 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky
- 3.2. Odhadovaný dopad na výdaje
 - 3.2.1. *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*
 - 3.2.2. *Odhadovaný dopad na operační prostředky*
 - 3.2.3. *Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy*
 - 3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5. *Příspěvky třetích stran*
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB³⁰

Oblast politiky 34 = „Opatření v oblasti klimatu“

1.3. Povaha návrhu/podnětu

Návrh/podnět se týká **nové akce**

Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**³¹

Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

Návrh/podnět se týká **akce přeměrované na jinou akci**

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Snížit emise skleníkových plynů alespoň o 20 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990 nebo o 30 %, budou-li k tomu příznivé podmínky; zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie na konečné spotřebě energie na 20 %; zvýšit o 20 % energetickou účinnost.

1.4.2. Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Specifický cíl č. 1

Prostřednictvím opatření v oblasti klimatu na úrovni EU přispět k dosažení dlouhodobého cíle, tedy ke stabilizaci koncentrace skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která by umožnila předejít nebezpečným důsledkům působení lidstva na klimatický systém.

Příslušné aktivity ABM/ABB

Kód ABB 34 02: Opatření v oblasti klimatu na úrovni EU a úrovni mezinárodní

Specifický cíl č. 2

³⁰ ABM: řízení podle činností (Activity-Based Management) – ABB: sestavování rozpočtu podle činností (Activity-Based Budgeting).

³¹ Uvedené v čl. 49 odst. 6 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

Provádět ambiciózní činnost v oblasti klimatu na mezinárodní úrovni s cílem přispět k dosažení dlouhodobého cíle, tedy ke stabilizaci koncentrace skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která by umožnila předejít nebezpečným důsledkům působení lidstva na klimatický systém.

Příslušné aktivity ABM/ABB

Kód ABB 34 02: Opatření v oblasti klimatu na úrovni EU a úrovni mezinárodní

1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Provedení systému pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z lodí by poskytlo údaje o těchto emisích, které se v současnosti vzhledem k tomu, že nejsou zavedeny odpovídající požadavky na vykazování, pouze odhadují. Lze očekávat, že monitorování a vykazování těchto emisí a ukazatelů spotřeby paliva a účinnosti lodí by zvýšilo povědomí subjektů v odvětví námořní dopravy o souvisejících nákladech na palivo a potenciálu ke zlepšení.

Podle posouzení dopadů se očekává, že snížení emisí a úspory paliva dosáhnou až 2 % ve srovnání se scénářem bez jakýchkoli opatření. Díky nižším účtům za palivo tak do roku 2030 vzniknou úspory čistých nákladů ve výši až 1,2 miliardy EUR čistých úspor v odvětví ročně.

1.4.4. *Ukazatele výsledků a dopadů*

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.

Počet a procentní podíl lodí, které monitorují a vykazují emise v souladu s nařízením, ve srovnání s počtem lodí, které se zastavují v přístavech EU.

Roční emise CO₂ z námořní dopravy spadající do oblasti působnosti opatření EU, měřené na palubě a založené na spotřebě paliva.

1.5. **Odůvodnění návrhu/podnětu**

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu*

Kvůli nedostatečnému monitorování a vykazování emisí dnes přesné množství emisí CO₂ a jiných skleníkových plynů z námořní dopravy související s EU není známo. Na základě posouzení dopadů a konzultací zúčastněných stran bylo zjištěno, že spolehlivý systém monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy je základním předpokladem jakéhokoli tržního opatření, ať je uplatňováno na úrovni EU nebo celosvětově.

Bude-li jako první krok zaveden systém MVO, lze věnovat více času diskusím a rozhodování o cílech snižování emisí a tržních opatřeních, které by umožnily dosáhnout těchto snížení při minimálních nákladech. To je obzvláště relevantní pro diskuse na celosvětové úrovni v rámci organizace IMO. Kromě toho by spolehlivý systém MVO měl přispět k odstranění překážek trhu, zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí.

Podrobnější vysvětlení je uvedeno v důvodové zprávě tohoto návrhu.

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení EU*

Vzhledem k tomu, že zastřešující závazky týkající se boje proti změně klimatu jsou přijímány na úrovni Unie, a to včetně cíle snižování emisí z odvětví námořní dopravy do roku 2050 stanoveného v bílé knize o dopravě, je vhodné vyvinout na této úrovni také požadovaná pravidla pro MVO. Kromě toho tento právní rámec zaručí účinnost tím, že využije harmonizovaný systém MVO pro plavby mezi přístavy různých členských států, které představují přibližně 90 % všech zastávek v přístavech členských států EU. Kromě toho by akce na úrovni EU mohla zabránit narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu, neboť by lodím připlouvajícím do přístavů v EU zaručila rovnocenná environmentální omezení.

1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Opatření za účelem snižování emisí skleníkových plynů v jiných odvětvích, zejména systém EU pro obchodování s emisemi jakožto největší světový systém, který stanoví stropy emisí a umožňuje obchod s nimi, dokazují, že pro monitorování, vykazování a ověřování emisí je třeba stanovit pevná pravidla. Cílem je zaručit společné porozumění definici jedné tuny CO₂ vypuštěné jedním zařízením nebo provozovatelem.

1.5.4. *Soulad a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Ačkoli návrh pravidel pro MVO pro odvětví námořní dopravy v plném rozsahu zohledňuje specifické aspekty tohoto způsobu dopravy, základní přístup k monitorování a vykazování je srovnatelný se systémem MVO používaným v oblasti působnosti systému EU-ETS.

Díky tomu by mělo být možné porovnávat snahy o snižování emisí v různých odvětvích a u různých způsobů dopravy.

1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

Časově omezený návrh/podnět

- Návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- Finanční dopad od RRRR do RRRR

X Časově neomezený návrh/podnět

- Provádění s obdobím rozběhu od roku 2016 do roku 2017,
- poté plné fungování od roku 2018.

1.7. Předpokládaný způsob řízení³²

X Přímé centralizované řízení Komisí

Nepřímé centralizované řízení, při kterém jsou úkoly plnění rozpočtu svěřeny:

- výkonným agenturám
- subjektům zřízeným Společenstvími³³
- vnitrostátním veřejnoprávním subjektům / subjektům pověřeným výkonem veřejné služby
- osobám pověřeným prováděním zvláštních opatření podle hlavy V Smlouvy o Evropské unii a označeným v příslušném základním právním aktu ve smyslu článku 49 finančního nařízení

Sdílené řízení s členskými státy

Decentralizované řízení s třetími zeměmi

Společné řízení s mezinárodními organizacemi (*upřesněte*)

Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.

Poznámky

Opatření nutná k provedení navrhovaného systému MVO s rozpočtovými důsledky se týkají výlučně vývoje nástrojů IT, přesněji rozšíření stávajících nástrojů provozovaných Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost, včetně administrativních výdajů. Rozpočet pro tento jednorázový projekt zajistí Komise v rámci rozpočtové položky 34 02 01 GŘ CLIMA.

Případné zapojení agentury EMSA závisí na příslušném doplňkovém úkolu agentury, který má být aktivován radou agentury EMSA.

³² Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ Uvedené v článku 185 finančního nařízení.

Vzhledem k vysoce automatizované povaze by provoz nástroje mohl být podle očekávání později zajišťován stávajícími pracovníky agentury EMSA.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Komise se bude pravidelně scházet s poradci, kteří vyvíjejí nezbytné nástroje IT (rozšíření stávajícího systému THETIS provozovaného agenturou EMSA), aby monitorovala pokrok prací.

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

S tímto návrhem nejsou spjata žádná rozpočtová rizika, která by vyžadovala opatření přesahující rámec pravidelné kontroly rozpočtu EU.

2.2.2. Předpokládané metody kontroly

Nejsou požadovány žádné zvláštní kontrolní metody, popřípadě se použijí standardní mechanismy.

2.2.3. Náklady a přínosy kontrol a pravděpodobná míra nesouladu

Neočekává se, že plánované standardní mechanismy povedou k dodatečným nákladům. Neočekává se, že při využití těchto standardních nástrojů dojde k případům nesouladu.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Nejsou zapotřebí žádná zvláštní opatření. Použije se běžný rámec pro smlouvy a zadávání veřejných zakázek.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdajů	Příspěvek			
	Číslo [název.....]	RP/NRP ³⁴	zemí ESVO ³⁵	kandidátských zemí ³⁶	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa)

³⁴ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

³⁵ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

³⁶ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

						finančního nařízení
2	34 02 01 [snižování emisí skleníkových plynů v EU]	Rozl.	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdajů	Příspěvek			
	Číslo [název.....]	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
	[XX.YY.YY.YY.]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

[Tento oddíl se vyplní pomocí tabulky rozpočtových údajů správní povahy (druhý dokument v příloze tohoto finančního výkazu) a pro účely konzultace mezi útvary se vloží do aplikace CISNET.

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	2	Ochrana přírodních zdrojů a hospodaření s nimi
-----------------------------------	---	--

GŘ: CLIMA			2016	2017	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
• Operační prostředky										
34 02 01	Závazky	(1)	0,500							0,500
	Platby	(2)	0,200	0,300						0,500
Číslo rozpočtové položky	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ³⁷										
Číslo rozpočtové položky		(3)								
Prostředky pro GŘ CLIMA CELKEM	Závazky	=1+1a +3	0,500							0,500

³⁷ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

	Platby	=2+2a +3	0,200	0,300							0,500
--	--------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,500								0,500
	Platby	(5)	0,200	0,300							0,500
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)									
CELKEM prostředky z OKRUHU 2 víceletého finančního rámce	Závazky	=4+ 6	0,500								0,500
	Platby	=5+ 6	0,200	0,300							0,500

Má-li návrh/podnět dopad na více okruhů:

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)									
	Platby	(5)									
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)									
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 4 víceletého finančního rámce (referenční částka)	Závazky	=4+ 6									
	Platby	=5+ 6									

Okruh víceletého finančního rámce	5	Správní výdaje
--	----------	----------------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
GŘ: <.....>									
• Lidské zdroje									
• Ostatní správní výdaje									
GŘ <.....> CELKEM	Prostředky								

CELKEM prostředky z OKRUHU 5 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)								
---	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		2016	2017	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky	0,500							
	Platby	0,200	0,300						

3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)								CELKEM					
	VÝSTUPY																			
	↓	Druh ³⁸	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet
SPECIFICKÝ CÍL Č. 1 ³⁹																				
– Výstup																				
– Výstup																				
– Výstup																				
Mezisosčet za specifický cíl č. 1																				
SPECIFICKÝ CÍL Č. 2...																				
– Výstup																				
Mezisosčet za specifický cíl č. 2																				

³⁸ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

³⁹ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“

NÁKLADY CELKEM																	
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.3.1. Shrnutí

- Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ⁴⁰	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKE M
--	------------------------	------------	------------	------------	--	------------

OKRUH 5 víceletého finančního rámce							
Lidské zdroje							
Ostatní správní výdaje							
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce							

Mimo OKRUH 5⁴¹ víceletého finančního rámce							
Lidské zdroje							
Ostatní výdaje správní povahy							
Mezisoučet mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce							

CELKEM							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Potřeby v oblasti správních prostředků budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

⁴⁰ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁴¹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
XX 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
XX 01 01 02 (při delegacích)							
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE) ⁴²							
XX 01 02 01 (SZ, ZAP, VNO z celkového rámce)							
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)							
XX 01 04 yy ⁴³	– v ústředí						
	– při delegacích						
XX 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM							

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GR, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GR, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

⁴² SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁴³ ABM: řízení podle činností (Activity-Based Management) – ABB: sestavování rozpočtu podle činností (Activity-Based Budgeting).

3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

- Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.
- Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

[...]

- Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce.⁴⁴

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

[...]

3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhloeno na tři desetinná místa)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁴⁴ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - dopad na vlastní zdroje
 - dopad na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁴⁵					Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3				
Článek									

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

⁴⁵ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25% nákladů na výběr.