

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2015/757**ze dne 29. dubna 2015****o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES****(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 výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/29/ES ⁽³⁾ a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 406/2009/ES ⁽⁴⁾, které vyzývají všechna hospodářská odvětví včetně odvětví mezinárodní námořní dopravy, aby přispěla k dosažení snížení emisí, stanoví, že pokud členské státy do 31. prosince 2011 neschválí mezinárodní dohodu Mezinárodní námořní organizace (IMO), 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 Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, měla by Komise předložit návrh na zahrnutí emisí z mezinárodní námořní dopravy do závazku Společenství v oblasti snížení emisí s cílem, aby navrhovaný akt vstoupil v platnost do roku 2013. Tento návrh by měl minimalizovat veškeré nepříznivé dopady na konkurenceschopnost Společenství a přihlížet rovněž k potenciálním přínosům pro životní prostředí.
- (2) Námořní doprava má dopad na světové klima a kvalitu ovzduší v důsledku emisí oxidu uhličitého (CO₂) a dalších emisí, které produkuje, jako jsou emise oxidů dusíku (NO_x), oxidů síry (SO_x), metanu (CH₄), částic a černého uhlíku.
- (3) Mezinárodní námořní doprava zůstává jediným dopravním odvětvím, které není zahrnuto do unijních závazků ke snižování emisí skleníkových plynů. Podle posouzení dopadů, které bylo připojeno k návrhu tohoto nařízení, emise CO₂ z mezinárodní námořní dopravy v rámci Unie vzrostly mezi lety 1990 a 2007 o 48 %.
- (4) Vzhledem k rychlému rozvoji vědeckých poznatků o dopadu emisí jiných než emisí souvisejících s CO₂ z námořní dopravy na světové klima by mělo být v souvislosti s tímto nařízením pravidelně prováděno aktualizované posuzování tohoto dopadu. Na základě tohoto posouzení by Komise měla analyzovat důsledky pro politiky a opatření s cílem tyto emise snížit.
- (5) V usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 byly Komise a členské státy vyzvány k tomu, aby stanovily závazný cíl EU do roku 2030 pro snížení domácích emisí skleníkových plynů nejméně o 40 % v porovnání s úrovní v roce 1990. Evropský parlament rovněž poukázal na to, že pokud má Unie spravedlivým podílem přispět k celosvětovému úsilí, budou ke snižování emisí skleníkových plynů muset přispět všechna hospodářská odvětví.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 67, 6.3.2014, s. 170.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 16. dubna 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 5. března 2015 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne 28. dubna 2015 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/29/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se mění směrnice 2003/87/ES s cílem zlepšit a rozšířit systém pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 63).

⁽⁴⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 406/2009/ES ze dne 23. dubna 2009 o úsilí členských států snížit emise skleníkových plynů, aby byly splněny závazky Společenství v oblasti snížení emisí skleníkových plynů do roku 2020 (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 136).

- (6) Ve svých závěrech ze dnů 23. a 24. října 2014 Evropská rada potvrdila závazný cíl Unie, jímž je snížit do roku 2030 domácí emise skleníkových plynů alespoň o 40 % oproti roku 1990. Evropská rada také zmínila důležitost snižování emisí skleníkových plynů a rizik souvisejících se závislostí na fosilních palivech v odvětví dopravy a vyzvala Komisi, aby dále zkoumala nástroje a opatření pro účely komplexního a technologicky neutrálního přístupu, mimo jiné v zájmu podpory snížení emisí a zvýšení energetické účinnosti v dopravě.
- (7) 7. akční program pro životní prostředí⁽¹⁾ zdůrazňuje, že pokud má Unie přispět spravedlivým podílem k celosvětovému úsilí, budou ke snižování emisí skleníkových plynů muset přispět všechna hospodářská odvětví. V této souvislosti 7. akční program pro životní prostředí zdůrazňuje, že je třeba, aby bílá kniha o dopravě z roku 2011 byla podpořena silným politickým rámcem.
- (8) V červenci 2011 přijala 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 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.
- (9) Podle údajů poskytnutých IMO by uplatněním provozních opatření a využitím stávajících technologií bylo možné snížit specifickou spotřebu energie a emise CO₂ z lodí až o 75 %, přičemž značnou část uvedených opatření lze považovat za nákladově efektivní a jako taková by mohla přinést odvětví čistý zisk, jelikož snížené náklady na palivo zaručují návratnost veškerých provozních či investičních nákladů.
- (10) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise CO₂ z námořní dopravy, zůstává zavedení systému pro monitorování, vykazování a ověřování emisí CO₂ na základě spotřeby paliva u lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů vedle začlenění emisí z jiných odvětví, které k danému závazku již přispívají. Přístup veřejnosti k údajům o emisích přispěje k odstranění mnoha překážek na trhu, které brání přijetí řady nákladově nepříznivých opatření, jež by omezila emise z námořní dopravy.
- (11) Přijetí opatření za účelem snižování emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva brání překážky na trhu, jako je například nedostatek spolehlivých informací o tom, jaká je palivová účinnost u lodí, nebo technologií dostupných pro dovybavování lodí, nedostatečný přístup k finančním prostředkům pro investice ke zvýšení účinnosti lodí a rozšířené pobídky, neboť vlastníci lodí by ze svých investic ke zvýšení účinnosti lodí neměli žádný prospěch, pokud by účty za palivo hradili provozovatelé.
- (12) Výsledky konzultací zúčastněných stran a diskuse s mezinárodními partnery naznačují, že v zájmu začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ke snižování emisí skleníkových plynů by měl být aplikován odstupňovaný přístup, jehož prvním krokem by mělo být zavedení spolehlivého systému pro monitorování, vykazování a ověřování emisí CO₂ z námořní dopravy, přičemž nástroje ke zpoplatnění 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.
- (13) Zavedením systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování 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 tento systém by mohl přispět k odstranění překážek na trhu, zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí, a to poskytnutím srovnatelných a spolehlivých informací o spotřebě paliva a energetické účinnosti příslušným trhům. Toto snížení nákladů na přepravu by mělo usnadnit mezinárodní obchod. Spolehlivý systém pro monitorování, vykazování a ověřování je navíc základním předpokladem pro každé tržní opatření, normu účinnosti či jiné opatření, ať jsou uplatňovány na úrovni Unie, či celosvětově. Rovněž poskytuje spolehlivé údaje pro stanovení přesných cílů snižování emisí a posouzení pokroku v úsilí námořní dopravy přispět k dosažení nízkouhlíkového hospodářství. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy by byla upřednostňovanou a nejúčinnější metodou snižování emisí skleníkových plynů v oblasti mezinárodní námořní dopravy celosvětová dohoda.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1386/2013/EU ze dne 20. listopadu 2013 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“ (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 171).

- (14) Pro účely monitorování by měly být za relevantní považovány všechny plavby uvnitř 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, včetně balastních přejezdů. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise CO₂ v přístavech Unie, a to i na emise z lodí vyvázaných u nábřeží nebo přemísťujících se uvnitř přístavu, zejména proto, že jsou k dispozici zvláštní opatření ke snížení těchto emisí či zabránění těmto emisím. Tato pravidla by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku. Nicméně vzhledem k tomu, že se toto nařízení zaměřuje na námořní dopravu, nemělo by stanovit požadavky na monitorování, vykazování a ověřování pro pohyby a činnosti lodí, které nemají za cíl přepravu nákladu či cestujících pro obchodní účely, například bagování, rozbíjení ledu, pokládání potrubí nebo činnosti související se zařízeními na moři.
- (15) Aby bylo možno zajistit rovné podmínky pro lodě provozované v méně příznivých klimatických podmínkách, mělo by být možné zařadit mezi údaje monitorované na základě tohoto nařízení specifické informace týkající se ledové třídy lodě a plavby zaledněným mořem.
- (16) Navrhovaný systém pro monitorování, vykazování a ověřování 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 podle předpokladů vysoký počet lodí vpluje do přístavů v různých členských státech, a s cílem usnadnit provádění v celé Unii.
- (17) Spolehlivý systém Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí 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.
- (18) Systém Unie pro monitorování, vykazování a ověřování by se měl také vztahovat na jiné relevantní informace, které umožní stanovit účinnost lodí nebo důkladněji analyzovat příčiny ovlivňující produkci emisí při zachování důvěrnosti obchodních a průmyslových informací. Tato oblast působnosti rovněž uvádí systém Unie pro monitorování, vykazování a ověřování do souladu s mezinárodními iniciativami k zavedení norem účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a přispívá k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací.
- (19) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, a optimalizoval poměr nákladů a přínosů spojených se systémem pro monitorování, vykazování a ověřování bez oslabení cíle, který spočívá v pokrytí hlavní části emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, měla by se pravidla monitorování, vykazování a ověřování vztahovat pouze na velké producenty emisí. Po podrobné objektivní analýze lodí příplouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z přístavů Unie z hlediska jejich velikosti a produkce emisí byla zvolena mezní hodnota hrubé prostornosti 5 000 rejstříkových tun. Lodě o hrubé prostornosti nad 5 000 rejstříkových tun představují přibližně 55 % počtu lodí, jež se zastavují v přístavech Unie, a vypouštějí přibližně 90 % souvisejících emisí. Tato nediskriminační mezní hodnota by zaručila, aby byli pokryti nejdůležitější producenti emisí. Nižší mezní hodnota by měla za následek vyšší administrativní zátěž, zatímco vyšší mezní hodnota by omezila pokrytí emisí, a tím i environmentální účinnost tohoto systému.
- (20) Aby se dále snížila administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, měla by se pravidla monitorování zaměřit na CO₂ jakožto na nejvýznamnější skleníkový plyn produkovaný námořní dopravou.
- (21) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být společně umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání dodacích listů paliva, monitorování palivové nádrže na lodi, průtokoměry pro příslušné spalovací procesy nebo přímé měření emisí. Výběr metody by měl být zaznamenán v plánu monitorování emisí pro každou konkrétní loď a měly by v něm být uvedeny další informace o uplatňování vybrané metody.
- (22) Každá společnost, která nese odpovědnost za loď provozující činnosti námořní dopravy po celé vykazované období, by měla být považována za odpovědnou za plnění veškerých povinností spojených s monitorováním a vykazováním, které se týkají uvedeného vykazovaného období, a to včetně předkládání uspokojivě ověřeného výkazu emisí. V případě změny společnosti by měla nová společnost nést odpovědnost pouze za povinnosti spojené s monitorováním a vykazováním, které se týkají vykazovaného období, v němž došlo ke změně společnosti. Aby se plnění těchto povinností usnadnilo, měla by nová společnost obdržet kopii posledního plánu monitorování a případného dokumentu o souladu.

- (23) Systém Unie pro monitorování, vykazování a ověřování 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 měřicí zařízení, které není dostatečně spolehlivé nebo komerčně dostupné, což by mohlo provádění systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování narušovat.
- (24) Mezinárodní úmluva IMO o zabránění znečištění z lodí (dále jen „úmluva MARPOL“) stanoví povinné uplatňování EEDI u nových lodí a používání SEEMP u lodí na celém světě.
- (25) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování vykazovaných 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. S cílem zajistit, aby nebyla ohrožena ochrana oprávněných obchodních zájmů nadřazených veřejnému zájmu na zpřístupnění, měla by být ve výjimečných případech na žádost společnosti zvolena jiná úroveň agregace údajů. Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách využity v míře, v jaké jsou relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU ⁽¹⁾.
- (26) Ověřování prováděné akreditovanými ověřovateli by mělo zaručit, že plány monitorování a výkazy emisí jsou správné a v souladu s požadavky stanovenými tímto nařízením. Důležitým prvkem pro zjednodušení ověřování by mělo být, aby ověřovatelé kontrolovali důvěryhodnost vykazovaných údajů jejich porovnáním s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodí a z vlastností lodí. Tyto odhady by mohla poskytnout Komise. V zájmu zajištění nestrannosti by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽²⁾.
- (27) Aby bylo možné prokázat splnění povinností týkajících se monitorování, vykazování a ověřování, měl by být dokument o souladu vydaný ověřovatelem uložen na palubě. Ověřovatelé by měli o vydání těchto dokumentů informovat Komisi.
- (28) Vzhledem ke zkušenostem s obdobnými úkony týkajícími se námořní bezpečnosti by Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) měla v rámci svého mandátu Komisi podporovat tím, že bude vykonávat určité úkoly.
- (29) Plnění povinností spojených se systémem pro monitorování, vykazování a ověřování by mělo být prosazováno pomocí stávajících nástrojů, totiž těch, které byly zavedeny podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ⁽³⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ⁽⁴⁾, a na základě informací o vydání dokumentů o souladu. Dokumenty, které potvrzují, že loď plní požadavky na monitorování a vykazování, by měly být doplněny na seznam osvědčení a dokumentů obsažený v příloze IV směrnice 2009/16/ES.
- (30) Členské státy by měly usilovat o inspekci lodí, které vplouvají do přístavů spadajících do jejich jurisdikce a u nichž nejsou k dispozici některé vyžadované informace o dokumentu o souladu.
- (31) Za porušení tohoto nařízení by měly být ukládány sankce. Členské státy by pro ně měly stanovit pravidla. Stanovené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (32) Pro případy, kdy určitá loď neplní požadavky na monitorování a vykazování po dvě či více po sobě jdoucích vykazovaných období a kdy selhala jiná donucovací opatření, jež měla zajistit plnění těchto povinností, je vhodné stanovit možnost vyhoštění loď. Takové opatření by mělo být uplatňováno tak, aby bylo možné situaci neplnění povinností v přiměřené době napravit.
- (33) Členské státy bez námořních přístavů na svém území, které nemají loď plující pod jejich vlajkou a spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení nebo které uzavřely svůj rejstřík plavidel, by měly mít možnost odchýlit se od ustanovení tohoto nařízení týkajících se sankcí, dokud pod jejich vlajkou nepluje žádná taková loď.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o Eurostatu (Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49).

⁽²⁾ 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. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132).

- (34) Systém Unie pro monitorování, vykazování a ověřování by měl sloužit jako vzor pro zavedení takového systému na celosvětové úrovni. Globální systém pro monitorování, vykazování a ověřování je vhodnější, jelikož jej lze vzhledem k jeho širší oblasti působnosti považovat za účinnější. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci IMO pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy by Komise měla pravidelně sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy. Bude-li dosaženo dohody o uvedeném globálním systému, měla by Komise systém Unie pro monitorování, vykazování a ověřování přezkoumat s cílem uvést jej do souladu s tímto globálním systémem.
- (35) Za účelem zohlednění příslušných mezinárodních pravidel a mezinárodních a evropských norem, jakož i technologického a vědeckého vývoje, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o přezkum některých technických aspektů monitorování a vykazování emisí CO₂ z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřovací činnosti a metody akreditace ověřovatelů. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti 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.
- (36) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro využívání standardních šablon pro monitorování emisí CO₂ a dalších příslušných informací, pro využívání automatizovaných systémů a standardních elektronických šablon pro jednotné vykazování emisí CO₂ a dalších příslušných informací Komisi a orgánům dotčených států vlajky a pro bližší určení technických pravidel stanovících parametry použitelné na jiné kategorie lodí, než jsou osobní lodě, lodě typu ro-ro a kontejnerové lodě, a pro revizi těchto parametrů by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽¹⁾.
- (37) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž monitorování, vykazování a ověřování emisí CO₂ z lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu za účelem snížení emisí skleníkových plynů, nemůže být vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu jeho rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (38) Pravidla, jimiž se stanoví systém pro monitorování, vykazování a ověřování, by měla být v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES⁽²⁾ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001⁽³⁾.
- (39) 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 uplatňování 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 příslušných informací pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu, nacházejí se v těchto přístavech nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO₂ z námořní dopravy.

⁽¹⁾ Nařízení 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 pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ 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 údajů (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ 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 údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující 5 000 rejstříkových tun a emise CO₂, které vypouštějí při plavbách ze svého posledního přístavu určené do přístavu určené spadajícího do jurisdikce některého členského státu a z přístavu určené spadajícího do jurisdikce některého členského státu do svého příštího přístavu určené, jakož i uvnitř přístavů určené spadajícího do jurisdikce některého 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 nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „emisemi CO₂“ CO₂ uvolněný do atmosféry loděmi;
- b) „přístavem určením“ přístav, v němž loď zastaví, aby naložila či vyložila náklad nebo aby se mohli nalodit či vylodit cestující; vyloučeny jsou tedy zastávky, jejichž jediným účelem je doplnění paliva, získání zásob, vystřídaní posádky, přemístění do suchého doku nebo provedení oprav lodě nebo vybavení, zastávky v přístavu z důvodu, že loď potřebuje pomoc nebo je v tísní, překládky z lodě na loď prováděné mimo přístavy a zastávky, jejichž jediným účelem je nalezení útočiště před nepříznivým počasím nebo které jsou nutné z důvodu pátracích a záchranných činností;
- c) „plavbou“ jakýkoli pohyb lodě počínající v přístavu určením nebo v něm končící, jenž slouží k přepravě osob nebo nákladu pro obchodní účely;
- d) „společností“ vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz;
- e) „hrubou prostorností“ hrubá prostornost vypočítaná v souladu s předpisy pro měření prostornosti, které jsou obsaženy v příloze 1 Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí, přijaté Mezinárodní námořní organizací (IMO) v Londýně dne 23. června 1969 nebo v jakékoli následné úmluvě;
- f) „ověřovatelem“ právní subjekt, který provádí ověřování a je akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008 a tohoto nařízení;
- g) „ověřování“ činnosti prováděné ověřovatelem za účelem posouzení souladu dokumentů předaných společností s požadavky tohoto nařízení;
- h) „dokumentem o souladu“ dokument pro konkrétní loď vydaný společností ověřovatelem, kterým se potvrzuje, že tato loď splnila požadavky tohoto nařízení pro konkrétní vykazované období;
- i) „dalšími příslušnými informacemi“ informace související s emisemi CO₂ ze spotřeby paliva, s přepravním výkonem a s energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a posoudit efektivitu provozu lodí;
- j) „emisním faktorem“ průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu úplné oxidace pro spalování a kompletní konverze pro všechny ostatní chemické reakce;
- k) „nejistotou“ parametr související s výsledkem měření, který charakterizuje rozptyl hodnot, jež by mohly být rozumně přiřazeny měřené veličině, 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;
- l) „konzervativním“ skutečnost, že je definován soubor předpokladů sloužící k zajištění, že nedojde k podhodnocování ročních emisí nebo nadhodnocování vzdáleností či objemů přepravovaného nákladu;
- m) „vykazovaným obdobím“ jeden kalendářní rok, během kterého musí být emise CO₂ monitorovány a vykazovány. U plaveb, které jsou zahájeny a ukončeny ve dvou různých kalendářních rocích, se údaje monitorování a vykazování započítají do prvního z příslušných kalendářních roků;

- n) „lodí vyvážanou u nábřeží“ loď, která je bezpečně uvázána nebo zakotvena v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu v průběhu nakládky, vykládky nebo postoje, včetně doby, kdy se nakládka nebo vykládka neprovádí;
- o) „ledovou třídou“ označení přidělené lodi příslušnými vnitrostátními orgány státu vlajky nebo organizací uznávanou tímto státem prokazující, že loď je zkonstruována k plavbě v podmínkách moře s výskytem ledu.

KAPITOLA II

MONITOROVÁNÍ A VYKAZOVÁNÍ

ODDÍL 1

Zásady a metody monitorování a vykazování

Článek 4

Společné zásady monitorování a vykazování

1. V souladu s články 8 až 12 společnosti u každé své lodě monitorují a vykazují příslušné parametry během vykazovaného období. Toto monitorování a vykazování provádějí ve všech přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu a u veškerých plaveb do přístavu nebo z přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu.
2. Monitorování a vykazování musí být úplné a musí se vztahovat se na emise CO₂ ze spalování paliv v době, kdy jsou lodě na moři i vyvážány u nábřeží. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby zabránily mezerám v údajích během vykazovaného období.
3. Monitorování a vykazování musí být v průběhu času konzistentní a srovnatelné. Za tímto účelem využívají společnosti v průběhu času stejné metodiky monitorování a soubory údajů, s výhradou změn posouzených 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 CO₂.
5. Společnosti zaručí, že stanovení emisí CO₂ není systematicky ani vědomě nepřesné. Určí a omezí všechny zdroje nepřesností.
6. Společnosti umožní přiměřenou záruku úplnosti údajů o emisích CO₂, které mají být monitorovány a vykazovány.
7. Společnosti usilují při následném monitorování a vykazování o zohlednění doporučení obsažených ve zprávách o ověření, které jsou vydávány v souladu s čl. 13 odst. 3 nebo 4.

Článek 5

Metody monitorování emisí CO₂ a dalších příslušných informací

1. Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví pro každou svou loď emise CO₂ v souladu s metodami stanovenými v příloze I a monitorují další příslušné informace podle pravidel stanovených v příloze II nebo přijatých na jejím základě.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23, kterými se mění metody stanovené v příloze I a pravidla stanovená v příloze II za účelem zohlednění příslušných mezinárodních pravidel a mezinárodních i evropských norem. Komisi je rovněž svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23, kterými se mění přílohy I a II za účelem upřesnění prvků metod monitorování v nich stanovených s ohledem na technologický a vědecký vývoj.

ODDÍL 2

Plán monitorování

Článek 6

Obsah a předkládání plánu monitorování

1. Do 31. srpna 2017 předloží společnosti ověřovatelům plán monitorování pro každou svou loď, v němž uvedou zvolenou metodu monitorování a vykazování emisí CO₂ a dalších příslušných informací.

2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 31. srpnu 2017, společnost bez ohledu na odstavec 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce každé lodě v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu.

3. Plán monitorování sestává z plné a transparentní dokumentace metody monitorování konkrétní lodě a musí obsahovat alespoň tyto prvky:

- a) identifikaci a typ lodě včetně názvu lodě, identifikačního čísla lodě podle IMO, rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu a jména vlastníka lodě;
- b) název společnosti a adresu, telefonní číslo a e-mailovou adresu kontaktní osoby;
- c) popis těchto zdrojů emisí CO₂ na lodi: hlavní motory, pomocné motory, plynové turbíny, kotle a generátory inertních plynů a použité typy paliva;
- d) popis postupů, systémů a odpovědnosti, na jejichž základě byl aktualizován seznam zdrojů emisí CO₂ v průběhu vykazovaného období;
- e) popis postupů použitých k monitorování úplnosti seznamu plaveb;
- f) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva u dané lodě, který zahrnuje:
 - i) metodu výpočtu spotřeby paliva u každého zdroje emisí CO₂, včetně popisu případného použitého měřicího zařízení, zvolenou z metod uvedených v příloze I,
 - ii) postupy měření množství doplněného paliva a paliva v nádržích, popis použitého měřicího zařízení a případné postupy pro záznam, vyhledávání, přenos a ukládání informací o měření,
 - iii) případnou 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, ustanovení zákaznických smluv či normy dodavatele paliva týkající se přesnosti;
- g) jednotlivé emisní faktory použité pro každý typ paliva nebo, v případě alternativních paliv, metodiky stanovení emisních faktorů včetně metodiky odběru vzorků, metody analýzy a popis použitých laboratorů včetně jejich akreditace podle ISO 17025, pokud ji mají;
- h) popis postupů použitých ke stanovení údajů o činnosti během každé plavby včetně:
 - i) postupů, odpovědnosti a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání vzdálenosti, kterou loď urazila,
 - ii) postupů, odpovědnosti, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání přepravovaného nákladu nebo počtu cestujících,
 - iii) postupů, odpovědnosti, 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) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti historie revizí.

4. Plán monitorování může rovněž obsahovat informace o ledové třídě lodě nebo o postupech, povinnostech, vzorcích a zdrojích údajů pro určení a zaznamenání vzdálenosti, kterou loď urazila, a o době strávené na moři při plavbě zaledněným mořem.

5. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. Tyto šablony, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování, stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2.

Článek 7

Změny plánu monitorování

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

2. Společnost plán monitorování změní, nastane-li některá z těchto situací:
 - a) dojde ke změně společnosti;
 - b) vzniknou nové emise CO₂ kvůli novým zdrojům emisí nebo používání nových paliv, jež nejsou dosud uvedeny v plánu monitorování;
 - c) dostupnost údajů se z důvodu používání nových typů měřicího zařízení, metod odběru vzorků či metod analýzy nebo jiných důvodů změní tak, že to může mít dopad na přesnost při stanovení množství emisí CO₂;
 - d) zjistí se, že údaje získané na základě používané metody monitorování nejsou správné;
 - e) zjistí se, že kterákoli část plánu monitorování nesplňuje požadavky tohoto nařízení a společnost ji musí přepracovat podle čl. 13 odst. 1.
3. Společnosti bez zbytečného prodlení oznámí veškeré návrhy změn plánu monitorování ověřovatelům.
4. Změny plánu monitorování podle odst. 2 písm. b), c) a d) tohoto článku posuzuje ověřovatel podle čl. 13 odst. 1. Po posouzení ověřovatel oznámí společnosti, zda jsou tyto změny v souladu s tímto nařízením.

ODDÍL 3

Monitorování emisí CO₂ a dalších příslušných informací

Článek 8

Monitorování činností ve vykazovaném období

Od 1. ledna 2018 společnosti na základě plánu monitorování, jenž byl posouzen v souladu s čl. 13 odst. 1, monitorují emise CO₂ z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, a to použitím vhodné metody stanovení emisí CO₂ z metod vymezených v části B přílohy I a výpočtem emisí CO₂ v souladu s částí A přílohy I.

Článek 9

Monitorování jednotlivých plaveb

1. Na základě plánu monitorování posouzeného podle čl. 13 odst. 1 společnosti u každé lodě připlouvající do přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu nebo vyplouvající z takového přístavu a pro každou plavbu do takového přístavu nebo z takového přístavu monitorují v souladu s částí A přílohy I a částí A přílohy II tyto parametry:

- a) přístav vyplutí a přístav připlutí včetně data a hodiny vyplutí a připlutí;
- b) množství a emisní faktor každého typu paliva spotřebovaného celkem;
- c) emise CO₂;
- d) vzdálenost, kterou loď urazila;
- e) dobu strávenou na moři;
- f) množství přepravovaného nákladu;
- g) přepravní výkon.

Společnosti mohou případně monitorovat informace týkající se ledové třídy lodě a plavby zaledněným mořem.

2. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku, a aniž je dotčen článek 10, je společnost osvobozena od povinnosti monitorovat ve vztahu k určité lodi informace uvedené v odstavci 1 tohoto článku za jednotlivé plavby, pokud:

- a) všechny plavby lodě během vykazovaného období buď začínají, nebo končí v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu a
- b) loď podle svého rozpisu plaveb uskuteční více než 300 plaveb během vykazovaného období.

Článek 10

Roční monitorování

Na základě plánu monitorování posouzeného podle čl. 13 odst. 1 společnosti u každé lodě a za každý kalendářní rok monitorují v souladu s částí A přílohy I a částí B přílohy II tyto parametry:

- a) množství a emisní faktor každého typu paliva spotřebovaného celkem;
- b) celkové souhrnné emise CO₂ vzniklé v oblasti působnosti tohoto nařízení;
- c) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce některého členského státu;
- d) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu;
- e) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu;
- f) emise CO₂ vzniklé za dobu postoje lodi vyvázané u nábřeží v přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu;
- g) celkovou vzdálenost, kterou loď urazila;
- h) celkovou dobu strávenou na moři;
- i) celkový přepravní výkon;
- j) průměrnou energetickou účinnost.

Společnosti mohou rovněž případně monitorovat informace týkající se ledové třídy lodě a plavby zaledněným mořem.

Společnosti mohou rovněž monitorovat spotřebované palivo a emise CO₂ s rozlišením na základě jiných kritérií určených v plánu monitorování.

ODDÍL 4

Vykazování

Článek 11

Obsah výkazu emisí

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky výkaz emisí, který se týká emisí CO₂ a jiných příslušných informací za celé vykazované období pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, a který ověřil jakožto uspokojivý ověřovatel v souladu s článkem 13.
2. Změní-li se společnost, 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. Ve výkazu emisí uvedou společnosti tyto informace:
 - a) údaje pro identifikaci lodě a společnosti včetně:
 - i) názvu lodě,
 - ii) identifikačního čísla lodě podle IMO,
 - iii) rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu,
 - iv) ledové třídy lodě, je-li zahrnuta do plánu monitorování,
 - v) technické účinnosti lodě (index energeticky účinného designu (EEDI) nebo popřípadě odhadovaná hodnota indexu (EIV) v souladu s usnesením IMO MEPC.215 (63)),
 - vi) jména vlastníka lodě,
 - vii) adresy vlastníka lodě a jeho hlavního místa podnikání,

- viii) názvu společnosti (pokud není vlastníkem lodě),
 - ix) adresy společnosti (pokud není vlastníkem lodě) a jejího hlavního místa podnikání,
 - x) adresy, telefonního čísla a e-mailové adresy kontaktní osoby;
- b) totožnosti ověřovatele, který posoudil výkaz emisí;
- c) informace o použité metodě monitorování a související míře nejistoty;
- d) výsledky ročního monitorování parametrů v souladu s článkem 10.

Článek 12

Formát výkazu emisí

1. Výkaz emisí se předkládá za využití automatizovaných systémů a formátů pro výměnu údajů včetně elektronických šablon.
2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví technická pravidla pro formáty pro výměnu údajů včetně elektronických šablon. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2.

KAPITOLA III

OVĚŘOVÁNÍ A AKREDITACE

Článek 13

Rozsah ověřování a zpráva o ověření

1. Ověřovatel posoudí, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené v článcích 6 a 7. Pokud ověřovatel při posuzování zjistí nesoulad s uvedenými požadavky, musí dotčená společnost svůj plán monitorování náležitě přepracovat a revidovaný plán předložit ověřovateli ke konečnému posouzení před začátkem vykazovaného období. Společnost dohodne s ověřovatelem časový rámec nezbytný pro provedení tohoto přepracování. Tento rámec nesmí v žádném případě přesahovat začátek vykazovaného období.
 2. Ověřovatel posoudí, zda výkaz emisí splňuje požadavky stanovené v článcích 8 až 12 a přílohách I a II.
- Ověřovatel zejména posoudí, zda emise CO₂ a další příslušné informace, které jsou obsaženy ve výkazu emisí, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování.
3. Pokud se při ověřování dojde s přiměřenou zárukou ze strany ověřovatele k závěru, že výkaz emisí neobsahuje žádné podstatné nepřesnosti, vydá ověřovatel zprávu o ověření uvádějící, že výkaz emisí je ověřen jako uspokojivý. Zpráva o ověření podrobně popisuje všechny aspekty týkající se práce provedené ověřovatelem.
 4. Pokud se při ověřování dojde k závěru, že výkaz emisí obsahuje nepřesnosti nebo neshody s požadavky tohoto nařízení, ověřovatel o tom včas informuje společnost. Společnost pak tyto nepřesnosti nebo neshody opraví, aby bylo možno postup ověřování dokončit včas, a předloží ověřovateli revidovaný výkaz emisí a veškeré další informace nutné k napravení zjištěného nesouladu. Ověřovatel ve své zprávě o ověření uvede, zda společnost nepřesnosti nebo neshody zjištěné během ověřování opravila. Pokud nebyly sdělené nepřesnosti či neshody opraveny a samy o sobě nebo ve spojení s jinými by mohly vést k podstatným nepřesnostem, vydá ověřovatel zprávu o ověření s prohlášením, že výkaz emisí není v souladu s tímto nařízením.

Článek 14

Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů

1. Ověřovatel musí být nezávislý na společnosti či na provozovateli lodě a vykonávat činnosti požadované tímto nařízením ve veřejném zájmu. Za tímto účelem nesmí být ověřovatel ani žádná část téže právnické osoby společností ani provozovatelem lodě, vlastníkem společnosti ani být v jejich vlastnictví; rovněž nesmí mít se společností žádné vztahy, které by mohly ovlivnit jeho nezávislost a nestrannost.

2. Při zvažování ověření výkazu emisí a postupů monitorování, které společnost používá, ověřovatel posoudí spolehlivost, důvěryhodnost a přesnost systémů monitorování a vykazovaných údajů a informací týkajících se emisí CO₂, zejména:

- a) přiřazování spotřeby paliva plavbám;
- b) vykázaných údajů o spotřebě paliva a souvisejícího měření a výpočtů;
- c) výběru a použití emisních faktorů;
- d) výpočtů vedoucích ke stanovení celkových emisí CO₂;
- e) výpočtů vedoucích ke stanovení energetické účinnosti.

3. Výkazy emisí předložené v souladu s článkem 12 vezme ověřovatel v úvahu pouze tehdy, pokud spolehlivé a důvěryhodné údaje a informace umožňují stanovit emise CO₂ s přiměřenou mírou jistoty a je-li zaručeno, že:

- a) vykázané údaje jsou soudržné s odhadovanými údaji vycházejícími z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je 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;
- c) shromažďování údajů probíhalo v souladu s použitelnými pravidly; a
- d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné a konzistentní.

Článek 15

Postupy ověřování

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané emise CO₂ s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny podstatné odchylky, ověřovatel provede další analýzy.
2. Ověřovatel určí možná rizika související s různými kroky výpočtu tím, 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 spojenou s charakteristickou mírou přesnosti 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. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem dalšího upřesnění pravidel pro ověřovací činnosti stanovených v tomto nařízení. Při přijímání těchto aktů Komise zohlední prvky stanovené v části A přílohy III. Pravidla obsažená v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článku 14, a z příslušných mezinárodně přijatých norem.

Článek 16

Akreditace ověřovatelů

1. Ověřovatelé, kteří posuzují plány monitorování a výkazy emisí a vydávají zprávy o ověření a dokumenty o souladu uvedené v tomto nařízení, musí být pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení akreditováni vnitrostátním akreditačním orgánem v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008.
2. Neobsahuje-li toto nařízení žádná zvláštní ustanovení pro akreditaci ověřovatelů, použijí se příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 765/2008.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem dalšího upřesnění metod akreditace ověřovatelů. Při přijímání těchto aktů Komise zohlední prvky stanovené v části B přílohy III. Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článku 14, a z příslušných mezinárodně přijatých norem.

KAPITOLA IV

SOULAD A ZVEŘEJŇOVÁNÍ INFORMACÍ

Článek 17

Dokument o souladu

1. Pokud výkaz emisí splňuje požadavky stanovené v člancích 11 až 15 a požadavky stanovené v přílohách I a II, vydá ověřovatel na základě zprávy o ověření dotčené lodě dokument o souladu.
2. Dokument o souladu obsahuje tyto informace:
 - a) identifikaci lodě (název, identifikační číslo lodě podle IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);
 - b) název, adresu a hlavní místo podnikání vlastníka lodě;
 - c) totožnost ověřovatele;
 - d) datum vydání dokumentu o souladu, dobu jeho platnosti a vykazované období, ke kterému se vztahuje.
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. Ověřovatel jim předá informace uvedené v odstavci 2 prostřednictvím automatizovaných systémů a formátů pro výměnu údajů, včetně elektronických šablon.
5. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví technická pravidla pro formáty pro výměnu údajů, včetně elektronických šablon. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2.

Článek 18

Povinnost mít na palubě platný dokument o souladu

Do 30. června roku následujícího po ukončení vykazovaného období musí mít lodě, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu, nacházejí se v těchto přístavech nebo z nich odplouvají a které vykonaly během tohoto vykazovaného období plavby, na palubě platný dokument o souladu.

Článek 19

Plnění požadavků na monitorování a vykazování a inspekce

1. Na základě informací zveřejněných podle čl. 21 odst. 1 přijme každý členský stát veškerá opatření nezbytná k zaručení toho, aby lodě plující pod jeho vlajkou plnily požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 8 až 12. Členské státy považují skutečnost, že byl v souladu s čl. 17 odst. 4 vydán dokument o souladu příslušné lodě, za doklad o tomto splnění.
2. Každý členský stát zajistí, aby každá inspekce lodě v přístavu spadajícím do jeho jurisdikce provedená podle směrnice 2009/16/ES zahrnovala kontrolu toho, zda se na palubě nachází platný dokument o souladu.
3. U každé lodě, u níž informace uvedené v čl. 21 odst. 2 písm. i) a j) nejsou k dispozici v okamžiku, kdy připlouvá do přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu, může dotčený členský stát zkontrolovat, zda se na palubě nachází platný dokument o souladu.

Článek 20

Sankce, výměna informací a příkaz k vyhoštění lodě

1. Členské státy zavedou systém sankcí pro případy, kdy nejsou plněny povinnosti spojené s monitorováním a vykazováním stanovené v člancích 8 až 12, a přijmou opatření nezbytná k jejich ukládání. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí takto stanovené sankce Komisi do 1. července 2017 a neprodleně jí oznámí všechny následné změny těchto ustanovení.

2. Členské státy zavedou účinnou výměnu informací a účinnou spolupráci mezi svými vnitrostátními orgány příslušnými pro zajišťování toho, aby byly plněny povinnosti spojené s monitorováním a vykazováním, nebo popřípadě mezi orgány pověřenými ukládáním sankcí. Vnitrostátní postupy ukládání sankcí vůči konkrétní lodi jakýmkoli členským státem musí být oznámeny Komisi, agentuře EMSA, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky.

3. V případě, že určitá loď nesplní požadavky na monitorování a vykazování po dvě či více po sobě jdoucích vykazovaných obdobích a že selhala jiná donucovací opatření, jež měla zajistit plnění těchto požadavků, může příslušný orgán členského státu přístavu vstupu vydat příkaz k vyhoštění lodě, přičemž o tom uvědomí Komisi, agenturu EMSA a ostatní členské státy a dotčený stát vlajky. V důsledku vydání takového příkazu k vyhoštění lodě odepře každý členský stát dané lodi vstup do svých přístavů, dokud společnost nesplní povinnosti ohledně monitorování a vykazování v souladu s články 11 a 18. Splnění těchto povinností potvrdí tím, že příslušnému vnitrostátnímu orgánu, který příkaz k vyhoštění lodě vydal, předloží platný dokument o souladu. Tímto odstavcem nejsou dotčeny mezinárodní námořní předpisy platné v případě, že jsou lodě v tísni.

4. Vlastník nebo provozovatel lodě nebo jeho zástupce v členských státech musí mít právo účinně napadnout příkaz k vyhoštění lodě u soudu nebo tribunálu a musí o tom být řádně informován příslušným orgánem členského státu přístavu vstupu. K tomu účelu členské státy zavedou a zachovávají vhodné postupy.

5. Kterýkoli členský stát bez námořních přístavů, který uzavřel svůj národní rejstřík plavidel nebo nemá žádné lodě plující pod jeho vlajkou a spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, se může po dobu, dokud pod jeho vlajkou nepluje žádná loď, odchýlit od tohoto článku. Každý členský stát, který hodlá využít této odchylky, o tom uvědomí Komisi nejpozději 1. července 2015. Jakékoli následné změny se rovněž oznámí Komisi.

Článek 21

Zveřejňování informací a zpráva Komise

1. Do 30. června každého roku Komise zpřístupní veřejnosti informace o emisích CO₂ vykázaných v souladu s článkem 11, jakož i informace stanovené v odstavci 2 tohoto článku.

2. Komise mezi informace, jež mají být zpřístupněny veřejnosti, zahrne:

- a) identifikaci lodě (název, identifikační číslo lodě podle IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);
- b) technickou účinnost lodě (případně EEDI nebo EIV);
- c) roční emise CO₂;
- d) celkovou roční spotřebu paliva během plaveb;
- e) průměrnou roční spotřebu paliva a emise CO₂ ve vztahu ke vzdálenosti, kterou loď urazila, během plaveb;
- f) průměrnou roční spotřebu paliva a emise CO₂ ve vztahu ke vzdálenosti, kterou loď urazila, a nákladu přepravenému během plaveb;
- g) celkovou dobu strávenou za rok na moři během plaveb;
- h) použitou metodu monitorování;
- i) datum vydání dokumentu o souladu a datum konce jeho platnosti;
- j) totožnost ověřovatele, který posoudil výkaz emisí.
- k) jakékoli další informace monitorované a vykazované dobrovolně podle článku 10.

3. Pokud by za zvláštních okolností zpřístupnění kategorie souhrnných údajů podle odstavce 2, které se netýkají emisí CO₂, obzvláště ohrozilo ochranu obchodních zájmů vyžadujících ochranu jakožto oprávněných hospodářských zájmů nadřazených veřejnému zájmu na zpřístupnění podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006⁽¹⁾, použije se na žádost společnosti jiná úroveň agregace těchto specifických údajů, aby byly tyto zájmy ochráněny. Není-li použití jiné úrovně agregace možné, Komise tyto údaje veřejnosti nezpřístupní.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006 ze dne 6. září 2006 o použití ustanovení Aarhuské úmluvy o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí na orgány a subjekty Společenství (Úř. věst. L 264, 25.9.2006, s. 13).

4. Komise zveřejní roční zprávu o emisích CO₂ a další příslušné informace o námořní dopravě včetně souhrnných a vysvětlených výsledků s cílem informovat veřejnost a umožnit posouzení emisí CO₂ a energetické účinnosti námořní dopravy podle velikosti, typu lodí, činnosti nebo jakékoli jiné kategorie považované za důležitou.
5. Komise každé dva roky posoudí celkový dopad odvětví námořní dopravy, včetně emisí nebo účinků netýkajících se CO₂, na světové klima.
6. Komisi je při práci, jejímž účelem je splnit požadavky tohoto článku a článků 12 a 17 tohoto nařízení, nápomocna v rámci svého mandátu agentura EMSA v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾.

KAPITOLA V

MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Článek 22

Mezinárodní spolupráce

1. Komise pravidelně informuje IMO a další příslušné mezinárodní subjekty o provádění tohoto nařízení, aniž tím je dotčeno rozdělení pravomocí nebo postupy rozhodování, jak jsou stanoveny ve Smlouvách.
2. Komise a případně členské státy si s třetími zeměmi vyměňují informace technické povahy, zejména o dalším vývoji metod monitorování, organizaci vykazování a ověřování výkazů emisí.
3. Bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálním systému pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů nebo o globálních opatřeních za účelem snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, Komise toto nařízení přezkoumá a případně navrhne jeho změny s cílem zajistit soulad s takovou mezinárodní dohodou.

KAPITOLA VI

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 23

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku. Je obzvláště důležité, aby Komise před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci postupovala v souladu s obvyklou praxí a vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků z členských států.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 1. července 2015. Komise vyhotoví zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1).

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo 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 o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 24

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 26 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ⁽¹⁾. 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. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navržený prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 25

Změny směrnice 2009/16/ES

V seznamu obsaženém v příloze IV směrnice 2009/16/ES se doplňuje nový bod, který zní:

- „50. Dokument o souladu vydaný podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (*).

(*) Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.“

Článek 26

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.

Ve Štrasburku dne 29. dubna 2015.

Za Evropský parlament

předseda

M. SCHULZ

Za Radu

předsedkyně

Z. KALINIŇA-LUKAŠEVICA

⁽¹⁾ 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 klimatu a o zrušení rozhodnutí č. 280/2004/ES (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 13).

PŘÍLOHA I

Metody monitorování emisí CO₂A. VÝPOČET EMISÍ CO₂ (ČLÁNEK 9)

Pro účely výpočtu emisí CO₂ použijí společnosti tento vzorec:

Spotřeba paliva × emisní faktor

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

Spotřeba paliva během postoje lodě vyvázané u nábřeží 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 paliva a používané k prokázání souladu s platnými předpisy o emisích síry.

Tyto standardní hodnoty emisních faktorů vycházejí z nejnovějších dostupných hodnot Mezivládního panelu pro změny klimatu (IPCC). Tyto hodnoty lze získat v příloze VI nařízení Komise (EU) č. 601/2012⁽¹⁾.

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

B. METODY STANOVENÍ EMISÍ CO₂

Společnost v plánu monitorování definuje, která metoda se má použít k výpočtu spotřeby paliva u každé lodě, za niž nese odpovědnost, a zaručí, že jakmile byla metoda zvolena, je důsledně uplatňována.

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

- a) dodací listy paliva a pravidelné kontroly palivových nádrží;
- b) monitorování palivových nádrží na lodi;
- c) průtokoměry pro příslušné procesy spalování;
- d) přímé měření emisí CO₂.

Lze použít jakoukoli kombinaci těchto metod posouzenou ověřovatelem, pokud se tak zvýší celková přesnost měření.

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

Tato metoda je založena na množství a typu paliva, které je definováno v dodacím listu paliva, v kombinaci s pravidelnými kontrolami palivových nádrží na 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 odčerpané z nádrží mezi počátkem a koncem období.

Obdobím se rozumí doba mezi dvěma zastávkami v přístavu nebo doba strávená v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva a obsah síry.

Tato metoda se nepoužije, nejsou-li na palubě k dispozici dodací listy paliva, zejména v případě, je-li jako palivo použito náklad, například odpařený zkapalněný zemní plyn (LNG).

Na základě stávajících předpisů podle přílohy VI úmluvy MARPOL jsou dodací listy paliva povinné, mají být uchovávány na palubě po dobu tří let od dodání lodního paliva a mají být snadno dostupné. Pravidelné kontroly palivových nádrží na lodi 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. Odečty z palivových nádrží se provádějí pomocí vhodných metod, například automatizovaných systémů, sondování a ponorných měřících pásem. Metoda sondování nádrží a nejistota spjatá s touto metodou se uvedou v plánu monitorování.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 601/2012 ze dne 21. června 2012 o monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES (Úř. věst. L 181, 12.7.2012, s. 30).

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

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

Skutečná hustota se vyjadřuje v kg/l a stanoví se pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. Nejsou-li hodnoty skutečné hustoty k dispozici, použije se po posouzení ověřovatelem standardní faktor hustoty pro příslušný typ paliva.

2. Metoda B: Monitorování palivových nádrží na lodi

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

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

Obdobím se rozumí doba mezi dvěma zastávkami v přístavu nebo doba strávená 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, například automatizovaných systémů, sondování a ponorných měřicích pásem. Metoda sondování nádrží a nejistota spjatá s touto metodou se uvedou v plánu monitorování.

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

- a) palubních měřicích systémů; nebo
- b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu paliva; nebo
- c) je-li dostupná, hustoty naměřené při zkušební analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva.

Skutečná hustota se vyjadřuje v kg/l a stanoví se pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. Nejsou-li hodnoty skutečné hustoty k dispozici, použije se po posouzení ověřovatelem standardní faktor hustoty pro příslušný typ paliva.

3. Metoda C: Průtokoměry pro příslušné procesy spalování

Tato metoda je založena na měření průtoků paliva přímo na lodi. K určení celkové spotřeby paliva v daném období se zkombinují údaje ze všech průtokoměrů spojených s relevantními zdroji emisí CO₂.

Obdobím se rozumí doba mezi dvěma zastávkami v přístavu nebo doba strávená 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.

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

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

Skutečná hustota se vyjadřuje v kg/l a stanoví se pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. Nejsou-li hodnoty skutečné hustoty k dispozici, použije se po posouzení ověřovatelem standardní faktor hustoty pro příslušný typ paliva.

4. Metoda D: Přímé měření emisí CO₂

Přímé měření emisí CO₂ lze použít u plaveb a pro emise CO₂, které vzniknou v přístavech spadajících do jurisdikce členských států. Emitovaný CO₂ zahrnuje CO₂ vypouštěný hlavními motory, pomocnými motory, plynovými turbínami, 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 ve výfukových potrubích (komínech) vynásobením koncentrace CO₂ ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

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

PŘÍLOHA II

Monitorování dalších příslušných informací

A. MONITOROVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH PLAVEB (ČLÁNEK 9)

1. Při monitorování dalších příslušných informací u jednotlivých plaveb (čl. 9 odst. 1) společnosti dodržují tato pravidla:

- a) Datum a hodina vyplutí a příplutí se vyjádří pomocí greenwickského středního času (GMT). Doba strávená na moři se vypočte na základě informací o vyplutí z přístavu a příplutí do přístavu, přičemž se vyloučí doba kotvení.
- b) Vzdáleností, kterou loď urazila, může být buď délka nejpřímější trasy mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí, nebo skutečná vzdálenost, kterou loď urazila. V případě, že se použije délka nejpřímější trasy mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí, by se měl zohlednit konzervativní opravný faktor, aby se zaručilo, že vzdálenost, kterou loď urazila, není výrazně podhodnocena. Plán monitorování stanoví, který výpočet vzdálenosti se použije, a v případě potřeby použitý opravný faktor. Vzdálenost, kterou loď urazila, se vyjádří v námořních mílích.
- c) Přepravní výkon se určí vynásobením vzdálenosti, kterou loď urazila, množstvím přepravovaného nákladu.
- d) U osobních lodí se k vyjádření přepravovaného nákladu použije počet cestujících. U všech ostatních kategorií lodí se množství přepravovaného nákladu vyjádří buď v metrických tunách, nebo případně ve standardních metrech krychlových nákladu.
- e) U lodí typu ro-ro se přepravovaný náklad určí jako počet nákladových jednotek (nákladních vozidel, automobilů atd.) nebo jako metry jízdních pruhů vynásobené standardními hodnotami pro jejich hmotnost. Byl-li náklad přepravovaný na lodích typu ro-ro určen na základě přílohy B normy CEN EN 16258 (2012) obsahující „metodiky pro výpočet a deklaraci spotřeby energie a emisí skleníkových plynů v přepravních službách (přeprava zboží a osob)“, má se za to, že takové určení je v souladu s tímto nařízením.

Pro účely tohoto nařízení se „lodí typu ro-ro“ rozumí loď určená pro přepravu nákladních přepravních jednotek, které mohou najet na loď a sjet z lodě, nebo mající nákladové prostory, do nichž lze najet a z nich vyjet.

- f) U kontejnerových lodí se přepravovaný náklad určí jako celková hmotnost nákladu v metrických tunách, nebo není-li to možné, jako počet jednotek odpovídajících 20stopým jednotkám (TEU) vynásobený jejich standardní hmotností. Je-li náklad přepravovaný kontejnerovým plavidlem určen podle příslušných pokynů nebo nástrojů IMO v souladu s Mezinárodní úmluvou o bezpečnosti života na moři (SOLAS), má se za to, že takové určení je v souladu s tímto nařízením.

Pro účely tohoto nařízení se „kontejnerovou lodí“ rozumí loď určená výhradně pro přepravu kontejnerů v nákladových prostorech a na palubě.

- g) Při určování přepravovaného nákladu pro jiné kategorie lodí, než jsou osobní lodě, lodě typu ro-ro a kontejnerové lodě, lze zohlednit hmotnost a objem případného přepravovaného nákladu a počet případných přepravovaných cestujících. Tyto kategorie mimo jiné zahrnují tankery, lodě přepravující volně ložený náklad, lodě pro kusový náklad, chladiřské nákladní lodě, lodě na přepravu vozidel a lodě pro kombinovanou přepravu.

2. S cílem zajistit jednotné podmínky pro uplatňování odst. 1 písm. g) přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů technická pravidla blíže určující parametry použitelné pro každou z ostatních kategorií lodí uvedených ve zmíněném písmenu.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2 nejpozději 31. prosince 2016.

Komise může prostřednictvím prováděcích aktů případně revidovat platné parametry uvedené v odst. 1 písm. g). Komise rovněž reviduje tyto parametry, je-li to třeba ke zohlednění změn této přílohy podle čl. 5 odst. 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2.

3. Při dodržování pravidel uvedených v odstavcích 1 a 2 mohou společnosti rovněž zvolit uvedení specifických informací týkajících se ledové třídy lodě a plavby zaledněným mořem.

B. ROČNÍ MONITOROVÁNÍ (ČLÁNEK 10)

Při ročním monitorování dalších příslušných informací společnosti dodržují tato pravidla:

Hodnoty, které mají být monitorovány podle článku 10, se určují úhrnem příslušných údajů o jednotlivých plavbách.

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí alespoň čtyř ukazatelů: spotřeby paliva ve vztahu ke vzdálenosti, kterou loď urazila, spotřeby paliva ve vztahu k přepravnímu výkonu, emisí CO₂ ve vztahu ke vzdálenosti, kterou loď urazila, a emisí CO₂ ve vztahu k přepravnímu výkonu, a vypočte se takto:

spotřeba paliva za jednotku vzdálenosti = celková roční spotřeba paliva/celková vzdálenost, kterou loď urazila

spotřeba paliva za jednotku přepravního výkonu = celková roční spotřeba paliva/celkový přepravní výkon

emise CO₂ za jednotku vzdálenosti = celkové roční emise CO₂/celková vzdálenost, kterou loď urazila

emise CO₂ za jednotku přepravního výkonu = celkové roční emise CO₂/celkový přepravní výkon.

Při dodržování těchto pravidel mohou společnosti rovněž zvolit uvedení specifických informací týkajících se ledové třídy lodě a plavby zaledněným mořem, jakož i dalších informací týkajících se spotřebovaného paliva a emisí CO₂, s rozlišením na základě dalších kritérií určených v plánu monitorování.

PŘÍLOHA III

Skutečnosti, ke kterým je třeba přihlížet v aktech v přenesené pravomoci stanovených v článcích 15 a 16

A. POSTUPY OVĚŘOVÁNÍ

- Kompetence ověřovatelů;
- dokumenty, jež musí společnosti poskytnout ověřovatelům;
- posouzení rizika, které provádí ověřovatel;
- posouzení souladu v případě plánu monitorování;
- ověření výkazu emisí;
- úroveň závažnosti;
- přiměřená záruka ověřovatele;
- nepřesnosti a nesoulad;
- obsah zprávy o ověření;
- doporučení ke zlepšení;
- komunikace mezi společností, ověřovatelem a Komisí.

B. AKREDITACE OVĚŘOVATELŮ

- Jak požádat o akreditaci pro činnosti lodní dopravy;
 - jak budou ověřovatelé posuzováni vnitrostátními akreditačními orgány za účelem vydání osvědčení o akreditaci;
 - jak budou vnitrostátní akreditační orgány provádět dohled, aby mohly potvrdit pokračování akreditace;
 - požadavky na vnitrostátní akreditační orgány, aby byly způsobilé k poskytování akreditace ověřovatelům pro činnosti lodní dopravy, včetně odkazu na harmonizované normy.
-