

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2015/757****z 29. apríla 2015****o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/29/ES <sup>(3)</sup> a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 406/2009/ES <sup>(4)</sup>, podľa ktorých majú k znižovaniu emisií prispievať všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia medzinárodnej námornej lodnej dopravy, stanovujú, že v prípade, ak členské štáty neschvália žiadnu medzinárodnú dohodu, ktorá by vo svojich cieľoch znižovania emisií zahŕňala emisie z medzinárodnej námornej dopravy prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), a/alebo ak Spoločenstvo neschválilo žiadnu takúto dohodu prostredníctvom Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy do 31. decembra 2011, Komisia by mala predložiť návrh na zahrnutie emisií z medzinárodnej námornej dopravy do záväzku Spoločenstva znížiť emisie s cieľom dosiahnuť, aby navrhovaný akt nadobudol účinnosť do roku 2013. Takýto návrh by mal minimalizovať akýkoľvek negatívny dosah na konkurencieschopnosť Spoločenstva a zároveň zohľadniť možné prínosy pre životné prostredie.
- (2) Námorná doprava ovplyvňuje svetovú klímu a kvalitu ovzdušia v dôsledku tvorby emisií oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) a iných emisií ako sú oxidy dusíka (NO<sub>x</sub>), oxidy síry (SO<sub>x</sub>), metán (CH<sub>4</sub>), tuhé častice (PM) a čierny uhlík (BC).
- (3) Medzinárodná námorná lodná doprava zostáva jediným druhom dopravy, na ktorý sa nevzťahuje záväzok Únie znížiť emisie skleníkových plynov. Podľa posúdenia vplyvu, ktoré je priložené k návrhu tohto nariadenia, sa emisie CO<sub>2</sub> z medzinárodnej lodnej dopravy týkajúce sa Únie zvýšili v období rokov 1990 až 2007 o 48 %.
- (4) So zreteľom na rýchlo sa vyvíjajúce vedecké poznatky o vplyve námornej dopravy na svetovú klímu, ktorý nesúvisí s emisiami CO<sub>2</sub>, by sa v súvislosti s týmto nariadením malo pravidelne vykonávať aktualizované posúdenie tohto vplyvu. Komisia by na základe svojich posúdení mala analyzovať vplyv na politiky a opatrenia s cieľom znížiť tieto emisie.
- (5) Uznesenie Európskeho parlamentu z 5. februára 2014 o rámci pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030 obsahuje výzvu, aby Komisia a členské štáty stanovili záväzný cieľ EÚ znížiť do roku 2030 vnútroštátne emisie skleníkových plynov aspoň o 40 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Európsky parlament tiež uviedol, že ak sa EÚ má spravodlivým dielom podieľať na celosvetovom úsilí o zníženie emisií skleníkových plynov, budú k tomuto znižovaniu musieť prispieť všetky hospodárske odvetvia.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 67, 6.3.2014, s. 170.

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu zo 16. apríla 2014 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 5. marca 2015 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku). Pozícia Európskeho parlamentu z 28. apríla 2015 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku).

<sup>(3)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/29/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom zlepšiť a rozšíriť schému Spoločenstva na obchodovanie s emisnými kvótami skleníkových plynov (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 63).

<sup>(4)</sup> Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 406/2009/ES z 23. apríla 2009 o úsilí členských štátov znížiť emisie skleníkových plynov s cieľom splniť záväzky Spoločenstva týkajúce sa zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2020 (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 136).

- (6) Vo svojich záveroch z 23. a 24. októbra 2014 Európska rada schválila záväzný cieľ EÚ znížiť do roku 2030 svoje emisie skleníkových plynov aspoň o 40 % v porovnaní s rokom 1990. Európska rada tiež uviedla, že je dôležité znížiť emisie skleníkových plynov a riziká súvisiace so závislosťou od fosílnych palív v sektore dopravy a vyzvala Komisiu, aby ďalej skúmala nástroje a opatrenia v záujme dosiahnutia komplexného a technologicky neutrálneho prístupu, ktorého cieľom je okrem iného presadzovanie znižovania emisií a energetickej efektívnosti v doprave.
- (7) V 7. environmentálnom akčnom programe (EAP) <sup>(1)</sup> sa zdôrazňuje, že k zníženiu emisií skleníkových plynov budú musieť prispieť všetky hospodárske odvetvia, ak sa má Únia podieľať spravodlivým dielom na celosvetovom úsilí. V tejto súvislosti sa v 7. EAP zdôrazňuje, že bielu knihu o doprave z roku 2011 je potrebné podporiť solídnym politickým rámcom.
- (8) IMO v júli 2011 prijala technické a prevádzkové opatrenia, predovšetkým index energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia (EEDI) pre nové lode a plán riadenia energetickej efektívnosti v oblasti lodnej dopravy (SEEMP), ktoré prinesú zlepšenie, pokiaľ ide o zníženie očakávaného rastu emisií skleníkových plynov, ale samé osebe nemôžu viesť k potrebnému absolútnemu zníženiu emisií skleníkových plynov z medzinárodnej lodnej dopravy na zosúladienie úsilia s globálnym cieľom obmedzenia rastu globálnych teplôt na 2 °C.
- (9) Podľa údajov, ktoré poskytla IMO, špecifickú spotrebu energie a emisie CO<sub>2</sub> z lodí by bolo možné znížiť až o 75 % pomocou prevádzkových opatrení a existujúcich technológií; veľkú časť týchto opatrení možno považovať za nákladovo efektívne, vďaka čomu by mohli byť čistým prínosom pre toto odvetvie, keďže nižšie náklady na palivo zabezpečia návratnosť akýchkoľvek prevádzkových alebo investičných nákladov.
- (10) Najlepšie riešenie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z lodnej dopravy na úrovni Únie aj naďalej spočíva v tom, že sa ako prvý krok v rámci fázového prístupu k zahrnutiu emisií z námornej dopravy do záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov popri emisiách z iných odvetví, ktoré už prispievajú k tomuto záväzku, zavedie systém monitorovania, nahlásovania a overovania (systém MRV) emisií CO<sub>2</sub> založený na lodnej spotrebe paliva. Verejný prístup k údajom o emisiách prispeje k odstráneniu trhových prekážok brániacich prijatiu mnohých nákladovo negatívnych opatrení, ktoré by znížili emisie skleníkových plynov z námornej dopravy.
- (11) Prijatiu opatrení na zníženie emisií skleníkových plynov a spotreby paliva bráni existencia trhových prekážok, ako je nedostatok spoľahlivých informácií o palivovej efektívnosti lodí alebo dostupných technológií na modernizáciu lodí, nedostatočný prístup k finančným prostriedkom na účely investovania do efektívnosti lodí a nejednotná motivácia, keďže majitelia lodí by neprofitovali zo svojich investícií do efektívnosti lodí, ak by účty za palivo platili prevádzkovatelia.
- (12) Z výsledkov konzultácií so zainteresovanými stranami a diskusií s medzinárodnými partnermi vyplýva, že na zahrnutie emisií z námornej dopravy do záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov by sa mal použiť fázový prístup a ako prvý krok by sa mal zaviesť systém MRV emisií CO<sub>2</sub> z námornej dopravy, pričom ceny za tieto emisie sa stanovia v neskoršej fáze. Tento prístup umožňuje dosiahnuť na medzinárodnej úrovni výrazný pokrok z hľadiska dohody o cieľových hodnotách znižovania emisií skleníkových plynov a ďalších opatreniach na dosiahnutie tohto zníženia pri čo najmenších nákladoch.
- (13) Očakáva sa, že zavedenie systému MRV Únie do roku 2030 povedie k zníženiu emisií až o 2 % v porovnaní so stavom za nezmenených okolností a k zníženiu celkových čistých nákladov až o 1,2 miliardy EUR, pretože prispeje k odstráneniu trhových prekážok, najmä prekážok súvisiacich s nedostatkom informácií o efektívnosti lodí, tým, že relevantným trhom poskytne porovnateľné a spoľahlivé informácie o spotrebe paliva a energetickej efektívnosti. Toto zníženie nákladov na dopravu by malo uľahčiť medzinárodný obchod. Okrem toho dôkladný systém MRV je predpokladom akékoľvek trhového opatrenia, normy efektívnosti alebo iného opatrenia, či už sa uplatňuje na úrovni Únie, alebo na globálnej úrovni. Takisto poskytuje spoľahlivé údaje na stanovenie presných cieľov zníženia emisií a posúdenie toho, ako sa vyvíja príspevok námornej dopravy k dosiahnutiu nízkouhlíkového hospodárstva. Vzhľadom na medzinárodnú povahu lodnej dopravy by preferovanou a najúčinnjšou metódou znižovania emisií skleníkových plynov v medzinárodnej námornej doprave bola globálna dohoda.

(1) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1386/2013/EÚ z 20. novembra 2013 o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2020 „Dobrý život v rámci možností našej planéty“ (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 171).

- (14) Všetky plavby v rámci Únie, všetky prichádzajúce plavby z posledného prístavu mimo Únie do prvého prístavu zastavenia v Únii a všetky odchádzajúce plavby z prístavu v Únii do ďalšieho prístavu zastavenia mimo Únie vrátane plavieb pod balastom by sa mali na účely monitorovania považovať za relevantné. Započítavať by sa mali aj emisie CO<sub>2</sub> v prístavoch Únie vrátane emisií z lodí, ktoré kotvia v prístave alebo sa po prístave pohybujú, najmä ak sú k dispozícii konkrétne opatrenia na zníženie týchto emisií alebo na predchádzanie týmto emisiám. Tieto pravidlá by sa mali uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia. Keďže sa však toto nariadenie zameriava na námornú dopravu, nemala by sa ním ukladať požiadavka monitorovania, nahlasovania a overovania, pokiaľ ide o pohyb lodí a činnosti, ktoré neslúžia na komerčnú prepravu nákladu alebo pasažierov, ako je bagrovanie, lámanie ľadu, kladenie potrubí alebo inštalácia zariadení na mori.
- (15) Aby sa zabezpečili rovnaké podmienky pre lode prevádzkované v menej priaznivých klimatických podmienkach, malo by byť možné zahrnúť medzi údaje, ktoré sa monitorujú na základe tohto nariadenia, osobitné údaje o ľadovej triede lodí a jej plavbe na zamrznutom mori.
- (16) Navrhovaný systém MRV by mal mať podobu nariadenia vzhľadom na zložitý a vysoko technický charakter ustanovení, ktoré sa majú zaviesť, potrebu jednotných pravidiel platných v rámci celej Únie, aby sa zohľadnil medzinárodný charakter námornej dopravy s množstvom lodí, pri ktorých sa predpokladá, že sa zastavia v prístavoch v rôznych členských štátoch, a aby sa uľahčilo jeho vykonávanie v celej Únii.
- (17) Spoľahlivý systém MRV Únie zameraný na lode by mal vychádzať z výpočtu emisií z paliva spotrebovaného počas plavieb do prístavov a z prístavov Únie, keďže údaje o predaji paliva by vzhľadom na vysokú kapacitu lodných nádrží nemohli poskytnúť primerane presné odhady spotreby paliva v tomto špecifickom rozsahu.
- (18) Systém MRV Únie by mal zahŕňať aj ostatné relevantné informácie, ktoré by umožnili stanovenie efektívnosti lodí alebo ďalšiu analýzu príčin ovplyvňujúcich vznik emisií, pričom by sa zabezpečila dôvernosť obchodných alebo priemyselných informácií. Tento rozsah okrem toho zosúladzuje systém MRV Únie s medzinárodnými iniciatívami na zavedenie noriem efektívnosti pre existujúce lode, ktoré zahŕňajú aj prevádzkové opatrenia, a prispieva k odstraňovaniu trhových prekážok súvisiacich s nedostatkom informácií.
- (19) Aby sa minimalizovalo administratívne zaťaženie majiteľov a prevádzkovateľov lodí, najmä malých a stredných podnikov, a v záujme optimalizácie pomeru nákladov a výnosov systému monitorovania, nahlasovania a overovania bez toho, aby bol ohrozený cieľ zahrnúť všeobecne prevažujúci podiel emisií skleníkových plynov z námornej dopravy, pravidlá pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie by sa mali vzťahovať iba na veľké zdroje emisií. Po podrobnej objektívnej analýze veľkosti lodí prichádzajúcich do prístavov Únie a odchádzajúcich z týchto prístavov, ako aj emisií týchto lodí, bola ako prahová hodnota zvolená hrubá priestornosť 5 000 ton (Gt). Lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 Gt predstavujú približne 55 % počtu lodí, ktoré sa zastavujú v prístavoch Únie, a zodpovedajú za približne 90 % emisií. Touto nediskriminačnou hraničnou hodnotou sa zabezpečí zahrnutie najrelevantnejších zdrojov emisií. Nižšia hraničná hodnota by mala za následok zvýšenie administratívneho zaťaženia, kým použitie vyššej hraničnej hodnoty by znamenalo, že sa zahrnie menej emisií, čím by sa obmedzila environmentálna účinnosť systému MRV.
- (20) V záujme ďalšieho zníženia administratívneho zaťaženia majiteľov a prevádzkovateľov lodí by sa pravidlá monitorovania mali sústrediť na CO<sub>2</sub> ako na najrelevantnejší skleníkový plyn produkovaný námornou dopravou.
- (21) V pravidlách by sa mali zohľadňovať existujúce požiadavky a údaje, ktoré už sú k dispozícii na palubách lodí. Spoločnosti by preto mali mať možnosť vybrať si jednu z týchto štyroch metód monitorovania: použitie palivových dodacích listov, monitorovanie palivových nádrží na palube, prietokomery pre príslušné procesy spaľovania alebo priame merania emisií. V pláne monitorovania špecifickom pre každú loď by sa mal tento výber zdokumentovať a mali by sa uviesť ďalšie podrobnosti o uplatňovaní zvolenej metódy.
- (22) Každá spoločnosť, ktorá za loď vykonávajúcu činnosti v rámci lodnej dopravy nesie zodpovednosť počas celého obdobia nahlasovania, by sa mala považovať za zodpovednú za plnenie všetkých povinností na monitorovanie a nahlasovanie súvisiace s uvedeným obdobím nahlasovania vrátane predloženia uspokojivo overenej správy o emisiách. V prípade zmeny spoločnosti by mala byť nová spoločnosť zodpovedná za záväzky týkajúce sa monitorovania a nahlasovania iba v súvislosti s tým obdobím nahlasovania, počas ktorého došlo k zmene spoločnosti. V záujme jednoduchšieho plnenia týchto povinností by nová spoločnosť mala dostať kópiu najnovšieho plánu monitorovania a prípadne dokumentu o zhode.

- (23) Na ostatné skleníkové plyny, látky ovplyvňujúce klímu alebo látky znečisťujúce ovzdušie by sa systém MRV Únie v tejto fáze nemal vzťahovať, aby sa predišlo požiadavkám na inštaláciu meracích zariadení, ktoré nie sú dostatočne spoľahlivé ani komerčne dostupné, čo by bránilo používaniu tohto systému.
- (24) Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí (dohovor MARPOL) stanovuje povinné uplatňovanie indexu EEDI na nové lode a používanie plánov SEEMP v rámci celého svetového loďstva.
- (25) Aby sa minimalizovalo administratívne zaťaženie majiteľov a prevádzkovateľov lodí, malo by sa nahlasovanie a zverejňovanie nahlásených informácií vykonávať na ročnej báze. Obmedzením zverejňovania emisií, spotreby paliva a informácií týkajúcich sa efektívnosti na ročné priemery a súhrnné údaje by sa mal vyriešiť problém dôvernosti informácií. S cieľom zabezpečiť, aby sa nespochybnila ochrana legitímnych hospodárskych záujmov, ktoré pri zverejňovaní prevažujú nad verejným záujmom, by sa vo výnimočných prípadoch na žiadosť spoločností mala uplatňovať iná úroveň súhrnných údajov. Údaje nahlásené Komisii by sa mali prevziať do štatistík, pokiaľ sú relevantné z hľadiska vypracúvania, získavania a šírenia európskych štatistických údajov v súlade s rozhodnutím Komisie 2012/504/EÚ<sup>(1)</sup>.
- (26) Vďaka overovaniu akreditovanými overovateľmi by sa malo zabezpečiť, aby plány monitorovania a správy o emisiách boli správne a v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení. Dôležitým faktorom pri zjednodušení overovania je kontrola dôveryhodnosti údajov, ktorú by mali overovatelia vykonať porovnaním nahlásených údajov s údajmi odhadovanými na základe údajov o sledovaní lodí a na základe charakteristík lodí. Tieto odhady by mala zabezpečiť Komisia. Aby sa zabezpečila nestrannosť, overovateľmi by mali byť nezávislé a kompetentné právne subjekty, ktoré by mali byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>(2)</sup>.
- (27) Dokument o zhode vydaný overovateľom by mal byť k dispozícii na palube lode, aby bolo možné preukázať dodržiavanie povinností týkajúcich sa monitorovania, nahlasovania a overovania. Overovatelia by mali o vydaní takýchto dokumentov informovať Komisiu.
- (28) Na základe skúseností z podobných úloh týkajúcich sa námornej bezpečnosti by Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) v rámci svojho mandátu mala podporiť Komisiu vykonávaním určitých úloh.
- (29) Presadzovanie záväzkov súvisiacich so systémom monitorovania, nahlasovania a overovania by malo byť založené na existujúcich nástrojoch, konkrétne na nástrojoch zavedených na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES<sup>(3)</sup> a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES<sup>(4)</sup> a na informáciách o vydávaní dokumentov o zhode. Dokument potvrdzujúci zhodu lode s povinnosťami týkajúcimi sa monitorovania a nahlasovania by Komisia mala pridať na zoznam osvedčení a dokumentov uvedených v prílohe IV k smernici 2009/16/ES.
- (30) Členské štáty by sa mali usilovať vykonať inšpekciu lodí, ktoré vstúpia do prístavu podliehajúceho ich právomoci a pri ktorých nie sú dostupné určité požadované informácie týkajúce sa dokumentu o zhode.
- (31) Nedodržanie ustanovení tohto nariadenia by malo mať za následok uplatnenie sankcií. Členské štáty by mali ustanoviť pravidlá uvedených sankcií. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (32) V prípade lodí, ktoré si neplnia požiadavky súvisiace s monitorovaním a nahlasovaním počas dvoch alebo viacerých po sebe idúcich období nahlasovania, a ak iné donucovacie opatrenia nezabezpečili dodržiavanie súladu s týmto nariadením, je vhodné umožniť vyhostenie lode. Takéto opatrenie by sa malo uplatniť tak, aby sa v rámci primeranej lehoty poskytla možnosť nápravy situácie nedodržiavania súladu.
- (33) Členské štáty, na ktorých území sa nenachádza žiadny námorný prístav a pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne lode patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia alebo ktoré uzavreli svoje národné registre lodí, by mali mať možnosť odchyliť sa od ustanovení tohto nariadenia za predpokladu, že sa žiadna takáto loď nepláva pod ich vlajkou.

(1) Rozhodnutie Komisie 2012/504/EÚ zo 17. septembra 2012 o Eurostate (Ú. v. EÚ L 251, 18.9.2012, s. 49).

(2) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

(3) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

(4) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132).

- (34) Systém MRV Únie by mal slúžiť ako model pre zavedenie globálneho systému monitorovania, nahlasovania a overovania. Globálny systém MRV sa uprednostňuje, pretože ho vzhľadom na jeho širší záber možno považovať za účinnejší. V tejto súvislosti a s cieľom zjednodušiť prípravu medzinárodných pravidiel monitorovania, nahlasovania a overovania emisií skleníkových plynov z námornej dopravy v rámci IMO by Komisia mala IMO a ďalším relevantným organizáciám pravidelne sprístupňovať relevantné informácie o vykonávaní tohto nariadenia, pričom organizácii IMO by sa mali predkladať relevantné dokumenty. Po dosiahnutí dohody o globálnom systéme monitorovania, nahlasovania a overovania by Komisia mala preskúmať systém MRV Únie na účely jeho zostúladenia s globálnym systémom MRV.
- (35) S cieľom zohľadniť relevantné medzinárodné predpisy a medzinárodné a európske normy, ako aj technický a vedecký vývoj by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty podľa článku 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o preskúmanie určitých technických aspektov monitorovania a nahlasovania emisií CO<sub>2</sub> z lodí a o ďalšie stanovovanie pravidiel overovania aktivít a metód akreditácie overovateľov. Je zvlášť dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Komisia by pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov mala zabezpečiť súbežné, včasné a riadne postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (36) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky používania štandardných vzorových dokumentov, ktoré umožnia monitorovanie emisií CO<sub>2</sub> a iných relevantných informácií, používania automatizovaných systémov a štandardných elektronických vzorových dokumentov, ktoré umožnia jednotné nahlasovanie emisií CO<sub>2</sub> a iných relevantných informácií Komisii a dotknutým orgánom vlajkových štátov, špecifikácie technických pravidiel stanovujúcich parametre uplatniteľné na iné kategórie lodí, ako sú osobné lode, osobné lode ro-ro a kontajnerové lode a revízie týchto parametrov by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (37) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií CO<sub>2</sub> z lodí ako prvý krok fázového prístupu k zníženiu emisií skleníkových plynov, nie je možné vzhľadom na medzinárodný charakter námornej dopravy uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a účinkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (38) Predpisy týkajúce sa zriadenia systému monitorovania, nahlasovania a overovania by mali byť v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES <sup>(2)</sup> a s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 <sup>(3)</sup>.
- (39) Toto nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť 1. júla 2015, aby členské štáty a príslušné zainteresované strany mali dosť času na prijatie potrebných opatrení na účinné uplatňovanie tohto nariadenia pred začiatkom prvého obdobia nahlasovania 1. januára 2018,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## KAPITOLA I

### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

#### Predmet úpravy

S cieľom podporiť znižovanie emisií oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) z námornej dopravy nákladovo efektívnym spôsobom sa týmto nariadením stanovujú pravidlá presného monitorovania, nahlasovania a overovania emisií CO<sub>2</sub> a ostatných relevantných informácií od lodí, ktoré prichádzajú do prístavov, nachádzajú sa v prístavoch alebo odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov (Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31).

<sup>(3)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

## Článok 2

**Rozsah pôsobnosti**

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 Gt v súvislosti s emisiami CO<sub>2</sub> vypustenými počas ich plavieb z posledného prístavu zastavenia do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu a z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do ďalšieho prístavu zastavenia, ako aj počas plavieb v prístavoch zastavenia podliehajúcimi právomoci členského štátu.
2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy, rybárske lode alebo lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami alebo štátne lode používané na nekomerčné účely.

## Článok 3

**Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- a) „emisie CO<sub>2</sub>“ sú vypustenie CO<sub>2</sub> do atmosféry loďami;
- b) „prístav zastavenia“ je prístav, kde sa loď zastaví, aby naložila alebo vyložila náklad alebo cestujúcich, s výnimkou zastávok určených výhradne na účely doplnenia paliva, zásob, odpočinku posádky, zastávky v suchom doku alebo opráv lode a/alebo jej vybavenia, zastávok v prístave, ak loď potrebuje pomoc alebo je v núdzovej situácii, transferov z lode na loď mimo prístavu a zastávok s výlučným cieľom nájsť útočisko pred nepriaznivým počasím alebo zastávok potrebných v rámci pátracích a záchranných akcií;
- c) „plavba“ je akýkoľvek pohyb lode začínajúci alebo končiaci v prístave zastavenia na účely komerčnej prepravy pasažierov alebo nákladu;
- d) „spoločnosť“ je majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je napríklad manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku;
- e) „hrubá priestornosť v tonách“ (Gt) je hrubá priestornosť v metrických tonách vypočítaná podľa predpisov o meraní tonáže lode uvedených v prílohe I k Medzinárodnému dohovoru o meraní tonáže lodí prijatom Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) v Londýne 23. júna 1969 alebo v akomkoľvek nástupníckom dohovore;
- f) „overovateľ“ je právnická osoba vykonávajúca overovacie činnosti, ktorá je akreditovaná vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 a tohto nariadenia;
- g) „overovanie“ predstavuje činnosti vykonávané overovateľom na posúdenie zhody dokumentov zaslaných spoločnosťou s požiadavkami tohto nariadenia;
- h) „dokument o zhode“ je osobitný dokument pre každú loď, ktorý spoločnosti vydáva overovateľ a v ktorom sa potvrdzuje, že daná loď spĺňa požiadavky podľa tohto nariadenia počas určeného obdobia nahlasovania;
- i) „ostatné relevantné informácie“ sú informácie súvisiace s emisiami CO<sub>2</sub> spôsobenými spotrebou paliva, s prepravnými činnosťami a energetickou efektívnosťou lodí, ktoré umožňujú analýzu emisných trendov a hodnotenie výkonnosti lodí;
- j) „emisný faktor“ je priemerná miera emisií skleníkových plynov súvisiaca s údajmi zo zdroja prúdenia o činnosti za predpokladu, že pri spaľovaní dochádza k úplnej oxidácii a pri všetkých ostatných chemických reakciách k úplnej premene;
- k) „neistota“ je parameter súvisiaci s výsledkami určovania množstva, ktorý charakterizuje rozptyl hodnôt reálne pripísateľných určitému množstvu vrátane vplyvu systematických aj náhodných faktorov, ktorý je vyjadrený v percentách a ktorý opisuje interval spoľahlivosti okolo strednej hodnoty predstavujúcej 95 % odvodených hodnôt, pričom sa zohľadňuje každá asymetria rozloženia hodnôt;
- l) „konzervatívny“ je výraz, ktorým sa označuje situácia, keď je definovaný súbor predpokladov na zamedzenie podhodnotenia ročných emisií alebo nadhodnotenia vzdialeností alebo množstiev prepravovaného nákladu;
- m) „obdobie nahlasovania“ je jeden kalendárny rok, počas ktorého sa emisie CO<sub>2</sub> musia monitorovať a nahlásiť. Ak sa plavba začne a skončí v dvoch rôznych kalendárnych rokoch, údaje o monitorovaní a nahlasovaní sa započítavajú do prvého dotknutého kalendárneho roku;

- n) „loď v kotvisku“ je loď, ktorá je bezpečne uviazaná alebo ukotvená v prístave, ktorý patrí pod právomoc členského štátu, počas nakladania alebo vykladania tovaru alebo státia v prístave vrátane času stráveného inak než operáciami súvisiacimi s nákladom;
- o) „ľadová trieda“ je označenie pridelené lodi príslušným vnútroštátnym orgánom alebo organizáciou uznanou daným štátom, ktoré potvrdzuje, že loď je určená na plavbu v podmienkach mrznúceho mora.

## KAPITOLA II

### MONITOROVANIE A NAHLASOVANIE

#### ODDIEL 1

#### *Zásady a metódy monitorovania a nahlasovania*

##### Článok 4

#### **Spoločné zásady monitorovania a nahlasovania**

1. V súlade s článkami 8 až 12 spoločnosti za každú svoju loď monitorujú a nahlasujú relevantné parametre počas obdobia nahlasovania. Spoločnosti vykonávajú uvedené monitorovanie a nahlasovanie v každom prístave podliehajúcom právomoci členského štátu a v súvislosti s každou plavbou do prístavu alebo z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu.
2. Monitorovanie a nahlasovanie je úplné a zahŕňa emisie CO<sub>2</sub> zo spaľovania palív, kým sú lode na mori, ako aj v kotvisku. Spoločnosti uplatnia vhodné opatrenia, aby počas obdobia nahlasovania predišli výskytu chýbajúcich údajov.
3. Monitorovanie a nahlasovanie je konzistentné a porovnateľné v čase. Na tento účel používajú spoločnosti rovnaké metodiky monitorovania a súbory údajov s výhradou zmien posúdených overovateľom.
4. Spoločnosti získavajú, zaznamenávajú, zostavujú, analyzujú a dokumentujú údaje z monitorovania vrátane predpokladov, odkazov, emisných faktorov a údajov o činnosti transparentným spôsobom, vďaka ktorému overovateľ dokáže určenie emisií CO<sub>2</sub> zreprodukovať.
5. Spoločnosti zabezpečia, aby určovanie emisií CO<sub>2</sub> nebolo systematicky ani vedome nepresné. Odhalia a obmedzia akýkoľvek zdroj nepresnosti.
6. Spoločnosti zabezpečia, aby sa s primeranou istotou dala určiť integrita údajov o emisiách CO<sub>2</sub>, ktoré sa majú monitorovať a nahlásiť.
7. Spoločnosti sa usilujú zohľadniť odporúčania uvedené v správach o overovaní vydaných podľa článku 13 ods. 3 alebo 4 pri ďalšom monitorovaní a nahlasovaní.

##### Článok 5

#### **Metódy monitorovania emisií CO<sub>2</sub> a ostatných relevantných informácií**

1. Na účely článku 4 ods. 1, 2 a 3 spoločnosti určia emisie CO<sub>2</sub> za každú svoju loď podľa ktorejkoľvek metódy uvedenej v prílohe I a monitorujú ostatné relevantné informácie v súlade s pravidlami uvedenými v prílohe II alebo prijatými podľa nej.
2. Komisia je v súlade s článkom 23 splnomocnená prijať delegované akty na účely zmeny metód uvedených v prílohe I a pravidiel uvedených v prílohe II s cieľom zohľadniť relevantné medzinárodné pravidlá, ako aj medzinárodné a európske normy. Komisia je tiež splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 23 na účely zmeny príloh I a II s cieľom spresniť prvky metód monitorovania, ktoré sú v nich uvedené, aby sa zohľadnil technický a vedecký vývoj.

#### ODDIEL 2

#### **Plán monitorovania**

##### Článok 6

#### **Obsah plánu monitorovania a jeho predkladanie**

1. Spoločnosti overovateľom predložia do 31. augusta 2017 plán monitorovania za každú svoju loď, v ktorom uvedú zvolenú metódu monitorovania a nahlasovania emisií CO<sub>2</sub> a ostatných relevantných informácií.

2. Ak ide o lode, na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje prvýkrát po 31. auguste 2017, spoločnosť bez ohľadu na odsek 1 predloží overovateľovi plán monitorovania bez zbytočného odkladu, najneskôr však do dvoch mesiacov po prvom zastavení každej lode v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu.
3. Plán monitorovania pozostáva z úplnej a transparentnej dokumentácie metodiky monitorovania dotknutej lode a obsahuje aspoň všetky tieto prvky:
  - a) identifikačné údaje o lodi a druh lode vrátane jej názvu, jej identifikačného čísla podľa IMO, jej prístavu registrácie alebo domovského prístavu a mena/názvu majiteľa lode;
  - b) názov spoločnosti a adresa, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby;
  - c) opis týchto zdrojov emisií CO<sub>2</sub> na palube lode: hlavné motory, pomocné motory, plynové turbíny, kotly a inertné plynové generátory a druhy použitého paliva;
  - d) opis postupov, systémov a zodpovedností použitých pri aktualizácii zoznamu zdrojov emisií CO<sub>2</sub> v priebehu obdobia nahlasovania;
  - e) opis postupov použitých na monitorovanie úplnosti zoznamu plavieb;
  - f) opis postupov monitorovania spotreby paliva lode vrátane týchto informácií:
    - i) metóda zvolená spomedzi metód stanovených v prílohe I na výpočet spotreby paliva každého zdroja emisií CO<sub>2</sub>, v prípade potreby vrátane opisu použitého meracieho zariadenia;
    - ii) podľa potreby postupy merania natankovaného paliva a paliva v nádržiach, opis použitých meracích zariadení a postupy zaznamenávania, získavania, zasielania a ukladania informácií týkajúcich sa meraní;
    - iii) v prípade potreby zvolená metóda na určenie hustoty;
    - iv) postup, ktorým sa zabezpečí, aby celková neistota meraní paliva bola v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, podľa možnosti s odkazom na vnútroštátne právne predpisy, doložky v zmluvách so zákazníkmi alebo normy presnosti pre dodávateľov paliva;
  - g) samotné emisné faktory použité pre každý druh paliva alebo (v prípade alternatívnych palív) metodiky určovania emisných faktorov vrátane metodiky odberu vzoriek, metód analýzy a opisu použitých laboratórií prípadne s akreditáciou uvedených laboratórií podľa ISO 17025;
  - h) opis postupov použitých na určenie údajov o činnosti za jednotlivé plavby vrátane:
    - i) postupov, zodpovedností a zdrojov údajov na určovanie a zaznamenávanie vzdialenosti;
    - ii) postupov, zodpovedností, vzorcov a zdrojov údajov na určovanie a zaznamenávanie prepravovaného nákladu a počtu cestujúcich (podľa potreby);
    - iii) postupov, zodpovedností, vzorcov a zdrojov údajov na určovanie a zaznamenávanie času stráveného na mori medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu;
  - i) opis metódy, ktorá sa použije na určenie náhradných údajov na doplnenie chýbajúcich údajov;
  - j) záznamový list revízií na zaznamenávanie všetkých podrobností o vykonaných revíziách.
4. Plán monitorovania môže obsahovať aj informácie o ľadovej triede lode a/alebo postupoch, zodpovednostiach, vzorcoch a zdrojoch údajov na určenie a zaznamenanie prekonanej vzdialenosti a času stráveného na mori v podmienkach mrznúceho mora.
5. Spoločnosti použijú štandardizované plány monitorovania založené na vzorových dokumentoch. Uvedené vzorové dokumenty vrátane technických pravidiel pre jednotné uplatňovanie určí Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2

#### Článok 7

#### Zmeny plánu monitorovania

1. Spoločnosti pravidelne kontrolujú, a to najmenej raz ročne, či plán monitorovania lode zodpovedá charakteru a fungovaniu lode a či je možné zlepšiť metodiku monitorovania.



2. Spoločnosti vykonávajú zmeny plánu monitorovania v ktoromkoľvek z týchto prípadov:
  - a) ak dôjde k zmene spoločnosti;
  - b) ak vzniknú nové emisie CO<sub>2</sub> v dôsledku nových zdrojov emisií alebo v dôsledku používania nových palív, ktoré ešte neboli zahrnuté do plánu monitorovania;
  - c) ak zmena dostupnosti údajov v dôsledku používania nových druhov meracích zariadení, nových metód odberu vzoriek alebo metód analýzy alebo z iných dôvodov môže ovplyvniť presnosť určovania emisií CO<sub>2</sub>;
  - d) ak sa zistilo, že údaje získané pomocou použitej metodiky monitorovania sú nesprávne;
  - e) ak sa zistí, že ktorákoľvek časť plánu monitorovania nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a vyžaduje sa od spoločnosti, aby ho zrevidovala v súlade s článkom 13 ods. 1.
3. Spoločnosti bez zbytočného odkladu oznámi overovateľom všetky návrhy na zmenu plánu monitorovania.
4. Zmeny plánu monitorovania podľa písm. b), c) a d) odseku 2 tohto článku podliehajú posúdeniu zo strany overovateľa v súlade s článkom 13 ods. 1. Po vykonaní posúdenia overovateľ spoločnosti oznámi, či sú tieto zmeny v súlade s týmto nariadením.

### ODDIEL 3

## **Monitorovanie emisií CO<sub>2</sub> a ostatné relevantné informácie**

### Článok 8

#### **Monitorovanie činností počas obdobia nahlasovania**

Spoločnosti na základe plánu monitorovania posúdeného v súlade s článkom 13 ods. 1 od 1. januára 2018 monitorujú emisie CO<sub>2</sub> každej lode na báze jednotlivých plavieb a na ročnej báze pomocou primeranej metódy z časti B prílohy I a výpočtom emisií CO<sub>2</sub> podľa časti A prílohy I.

### Článok 9

#### **Monitorovanie na báze jednotlivých plavieb**

1. Na základe plánu monitorovania posúdeného v súlade s článkom 13 ods. 1 za každú loď prichádzajúcu do prístavu alebo odchádzajúcu z prístavu a za každú plavbu do prístavu alebo z prístavu, ktorý podlieha právomoci členského štátu, spoločnosti v súlade časťou A prílohy I a časťou A prílohy II monitorujú tieto parametre:
  - a) prístav odchodu a prístav príchodu vrátane dátumu a hodiny odchodu a príchodu;
  - b) množstvo a emisný faktor pre každý druh spotrebovaného paliva v celkovom vyjadrení;
  - c) vypustený CO<sub>2</sub>;
  - d) precestovaná vzdialenosť;
  - e) čas strávený na mori;
  - f) prepravovaný náklad;
  - g) prepravné činnosti.

Spoločnosti prípadne môžu monitorovať aj informácie týkajúce sa ľadovej triedy lodí a plavby na zamrznutom mori.

2. Odchylne od odseku 1 tohto článku a bez toho, aby bol dotknutý článok 10, je spoločnosť oslobodená od povinnosti monitorovať informácie uvedené v odseku 1 tohto článku na báze jednotlivých plavieb v súvislosti s konkrétnou loďou, ak:
  - a) všetky plavby lode počas obdobia nahlasovania začnú alebo skončia v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu, a
  - b) loď podľa plánu plavieb vykoná viac ako 300 plavieb počas obdobia nahlasovania.

## Článok 10

**Monitorovanie na ročnej báze**

Na základe plánu monitorovania posúdeného v súlade s článkom 13 ods. 1 za každú loď a každý kalendárny rok spoločnosti v súlade s časťou A prílohy I a časťou B prílohy II monitorujú tieto parametre:

- a) množstvo a emisný faktor za každý druh spotrebovaného paliva v celkovom vyjadrení;
- b) celkové emisie CO<sub>2</sub> vypustené v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
- c) celkové emisie CO<sub>2</sub> zo všetkých plavieb medzi prístavmi podliehajúcimi právomoci členského štátu;
- d) celkové emisie CO<sub>2</sub> zo všetkých plavieb z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu;
- e) celkové emisie CO<sub>2</sub> zo všetkých plavieb do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu;
- f) celkové emisie CO<sub>2</sub>, ku ktorým došlo počas kotvenia v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu;
- g) celkovú precestovanú vzdialenosť;
- h) celkový čas strávený na mori;
- i) celkové prepravné činnosti;
- j) priemernú energetickú efektívnosť.

Spoločnosti prípadne môžu monitorovať aj informácie týkajúce sa ľadovej triedy lodí a plavby na zamrznutom mori.

Spoločnosti pri monitorovaní spotreby paliva a emisií CO<sub>2</sub> môžu diferencovať aj na základe iných kritérií, ako sú tie, ktoré sú uvedené v pláne monitorovania.

## ODDIEL 4

**Nahlasovanie**

## Článok 11

**Obsah správy o emisiách**

1. Počínajúc rokom 2019 spoločnosti do 30. apríla každého roku predkladajú Komisii a orgánom dotknutého vlajkového štátu správu o emisiách CO<sub>2</sub> a ostatných relevantných informáciách za celé obdobie nahlasovania za každú loď, za ktorú spoločnosť zodpovedá, ak overovateľ v súlade s článkom 13 overil túto správu ako uspokojivú.
2. Ak dôjde k zmene spoločnosti, nová spoločnosť zabezpečí, aby každá loď, za ktorú zodpovedá, spĺňala požiadavky tohto nariadenia vo vzťahu k celému obdobiu nahlasovania, počas ktorého za danú loď preberá zodpovednosť.
3. Spoločnosti do správy o emisiách zahrnú tieto informácie:
  - a) identifikačné údaje lode a spoločnosti vrátane týchto informácií:
    - i) názov lode;
    - ii) identifikačné číslo IMO;
    - iii) prístav registrácie alebo domovský prístav;
    - iv) ľadová trieda lode, ak je zahrnutá v pláne monitorovania;
    - v) technická efektívnosť lode (index energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia (EEDI) alebo odhadovaná indexová hodnota (EIV) v súlade s uznesením IMO MEPC.215 ods. 63, podľa potreby);
    - vi) meno/názov majiteľa lode;
    - vii) adresa majiteľa lode a jeho hlavné miesto podnikania;

- viii) názov spoločnosti (ak nie je uvedený majiteľ lode);
  - ix) adresa spoločnosti (ak nie je uvedený majiteľ lode) a jej hlavné miesto podnikania;
  - x) adresa, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby;
- b) totožnosť overovateľa, ktorý posúdil správu o emisiách;
  - c) informácie o použitej metóde monitorovania a súvisiacej miere neistoty;
  - d) výsledky ročného monitorovania parametrov v súlade s článkom 10.

#### Článok 12

##### Formát správy o emisiách

1. Správa o emisiách sa predloží pomocou automatizovaných systémov a formátov na výmenu údajov vrátane elektronických vzorových dokumentov.
2. Komisia určí prostredníctvom vykonávacích aktov technické pravidlá platné pre formáty výmeny údajov vrátane elektronických vzorov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2

#### KAPITOLA III

#### OVEROVANIE A AKREDITÁCIA

#### Článok 13

##### Rozsah overovacích činností a správa o overovaní

1. Overovateľ posúdi zhodu plánu monitorovania s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 a 7. Ak sa v posúdení overovateľa zistí nesúlad s uvedenými požiadavkami, dotknutá spoločnosť svoj plán monitorovania zodpovedajúcim spôsobom zreviduje a tento zrevidovaný plán monitorovania predloží na záverečné posúdenie overovateľovi pred začiatkom obdobia nahlasovania. Spoločnosť sa s overovateľom dohodne na dĺžke lehoty potrebnej na vykonanie týchto revízií. Uvedená lehota nesmie v žiadnom prípade presiahnuť začiatok obdobia nahlasovania.
2. Overovateľ posúdi zhodu správy o emisiách s požiadavkami ustanovenými v článkoch 8 až 12 a v prílohách I a II.  
  
Overovateľ predovšetkým posúdi, či emisie CO<sub>2</sub> a ostatné relevantné informácie, ktoré sú súčasťou správy o emisiách, boli určené v súlade s článkami 8, 9 a 10 a s plánom monitorovania.
3. Ak overovacie hodnotenie obsahuje primerané uistenie od overovateľa, že správa o emisiách neobsahuje závažne skreslené informácie, overovateľ vydá správu o overení, v ktorej sa uvedie, že správa o emisiách bola po overení označená za uspokojivú. V správe o overení sa uvedú všetky skutočnosti súvisiace s činnosťou, ktorú vykonáva overovateľ.
4. Ak sa v overovacom hodnotení uvedie, že správa o emisiách obsahuje skreslené informácie alebo nezrovnalosti s požiadavkami tohto nariadenia, overovateľ o tejto skutočnosti včas informuje spoločnosť. Spoločnosť potom opraví skreslené informácie alebo nezrovnalosti a umožní, aby sa proces overovania včas uzavrel, a predloží overovateľovi zrevidovanú správu o emisiách a všetky ostatné informácie, ktoré sú potrebné na opravu daných nezrovnalostí. V správe o overovaní overovateľ uvedie, či spoločnosť opravila skreslené informácie alebo nezrovnalosti identifikované počas overovacieho hodnotenia. Ak sa oznámené skreslené informácie alebo nezrovnalosti neopravili a ak jednotlivo alebo spoločne predstavujú závažné skreslenie informácií, overovateľ vydá správu o overení, v ktorej uvedie, že správa o emisiách nie je v súlade s týmto nariadením.

#### Článok 14

##### Všeobecné povinnosti a zásady pre overovateľov

1. Overovateľ je nezávislý od spoločnosti alebo prevádzkovateľa lode a vo verejnom záujme vykonáva činnosti, ktoré sa požadujú podľa tohto nariadenia. Na tento účel overovateľ ani akákoľvek strana tej istej právnickej osoby nie je spoločnosťou ani prevádzkovateľom lode, vlastníkom spoločnosti ani v jej vlastníctve; overovateľ okrem toho nemá vzťahy so spoločnosťou, ktoré by mohli ovplyvniť jeho nezávislosť a nestrannosť.

2. Pri overovaní správy o emisiách a postupov monitorovania použitých spoločnosťou overovateľ posúdi spoľahlivosť, dôveryhodnosť a presnosť systémov monitorovania a nahlásených údajov a informácií týkajúcich sa emisií CO<sub>2</sub>, a to najmä:

- a) pripísanie spotreby paliva plavbám;
- b) nahlásené údaje o spotrebe paliva a súvisiace merania a výpočty;
- c) výber a použitie emisných faktorov;
- d) výpočty, ktorými sa určili celkové emisie CO<sub>2</sub>;
- e) výpočty, ktorými sa určila energetická efektívnosť.

3. Overovateľ pristúpi k posúdeniu správ o emisiách predložených v súlade s článkom 12 iba v prípade, že spoľahlivé a dôveryhodné údaje a informácie umožňujú určenie emisií CO<sub>2</sub> s primeranou mierou istoty, a za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) nahlásené údaje sú koherentné z hľadiska odhadov založených na údajoch o sledovaní lode a charakteristikách lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora;
- b) nahlásené údaje neobsahujú nezrovnalosti, predovšetkým pri porovnaní celkového objemu paliva, ktoré ročne nakúpili jednotlivé lode, a celkovej spotreby paliva počas plavieb;
- c) zber údajov sa vykonal v súlade s príslušnými predpismi a
- d) príslušné záznamy o lodi sú úplné a konzistentné.

#### Článok 15

##### Postupy overovania

1. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s procesom monitorovania a nahlasovania prostredníctvom porovnania nahlásených emisií CO<sub>2</sub> s odhadmi vychádzajúcimi z údajov o sledovaní lode a charakteristik lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora. Ak sa zistia podstatné odchýlky, overovateľ vykoná ďalšie analýzy.

2. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s rôznymi postupmi výpočtu prostredníctvom preskúmania všetkých zdrojov údajov a použitých metodík.

3. Overovateľ vezme do úvahy všetky účinné metódy kontroly rizík, ktoré spoločnosť použila na zníženie miery neistoty spojenej s presnosťou špecifickou pre použitú metódu monitorovania.

4. Spoločnosť poskytne overovateľovi všetky ďalšie informácie, ktoré mu umožnia vykonať postupy overovania. Overovateľ môže počas overovacieho procesu vykonať kontroly na mieste, aby určil spoľahlivosť nahlásených údajov a informácií.

5. Komisia má právomoc prijímať delegované akty podľa článku 23 s cieľom spresniť pravidlá overovacích činností uvedených v tomto nariadení. Komisia pri prijímaní týchto aktov zohľadňuje prvky uvedené v časti A prílohy III. Pravidlá spresnené v uvedených delegovaných aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článku 14 a príslušných medzinárodne uznávaných normách.

#### Článok 16

##### Akreditácia overovateľov

1. Overovatelia, ktorí posudzujú plány monitorovania a správy o emisiách a vydávajú dokumenty o overení a dokumenty o zhode podľa tohto nariadenia, sú na výkon činností patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia akreditovaní vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 765/2008.

2. Ak sa v tomto nariadení neuvádzajú žiadne konkrétne ustanovenia týkajúce sa akreditácie overovateľov, uplatňujú sa príslušné ustanovenia nariadenia (ES) č. 765/2008.

3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty podľa článku 23 s cieľom spresniť metódy akreditácie overovateľov. Komisia pri prijímaní týchto aktov zohľadňuje prvky uvedené v časti B prílohy III. Metódy spresnené v uvedených delegovaných aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článku 14 a príslušných medzinárodne uznávaných normách.

## KAPITOLA IV

**ZHODA A ZVEREJŇOVANIE INFORMÁCIÍ**

## Článok 17

**Dokument o zhode**

1. Ak správa o emisiách spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 11 až 15 a požiadavky v prílohách I a II, overovateľ na základe správy o overení vydá dokument o zhode pre danú loď.
2. Dokument o zhode obsahuje tieto informácie:
  - a) identifikačné údaje o lodi (názov, identifikačné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);
  - b) meno/názov, adresa a hlavné miesto podnikania majiteľa lode;
  - c) totožnosť overovateľa;
  - d) dátum vydania dokumentu o zhode, jeho dobu platnosti a obdobie nahlasovania, na ktoré sa vzťahuje.
3. Dokumenty o zhode sú platné počas obdobia 18 mesiacov po skončení obdobia nahlasovania.
4. Overovateľ bezodkladne informuje Komisiu a orgán vlajkového štátu o vydaní každého dokumentu o zhode. Overovateľ zašle informácie uvedené v odseku 2 pomocou automatizovaných systémov a formátov výmeny údajov vrátane elektronických vzorových dokumentov.
5. Komisia určí prostredníctvom vykonávacích aktov technické pravidlá pre formáty výmeny údajov vrátane elektronických vzorov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2.

## Článok 18

**Povinnosť mať na palube platný dokument o zhode**

Od 30. júna roku, ktorý nasleduje po skončení obdobia nahlasovania, sa na palubách lodí prichádzajúcich do prístavu, nachádzajúcich sa v prístave alebo odchádzajúcich z prístavu, ktorý podlieha právomoci členského štátu, ktoré počas tohto obdobia nahlasovania vykonávali plavby, nachádza platný dokument o zhode.

## Článok 19

**Dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania a inšpekcie**

1. Na základe informácií zverejnených podľa článku 21 ods. 1 každý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby lode, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, dodržiavali požiadavky týkajúce sa monitorovania a nahlasovania stanovené v článkoch 8 až 12. Členské štáty posudzujú skutočnosť, že pre danú loď bol vydaný dokument o zhode podľa článku 17 ods. 4 ako dôkaz takéhoto dodržiavania.
2. Každý členský štát zabezpečí, aby sa v rámci každej inšpekcie lode v prístave podliehajúcom jeho právomoci vykonanej podľa smernice 2009/16/ES overilo, či sa na palube lode nachádza platný dokument o zhode.
3. Členský štát môže overiť, či sa na palube každej lode, pri ktorej nie sú dostupné informácie uvedené v článku 21 ods. 2 písm. i) a j) v čase vstupu do prístavu podliehajúceho právomoci tohto členského štátu, nachádza platný dokument o zhode.

## Článok 20

**Sankcie, výmena informácií a rozhodnutie o vyhostení**

1. Členské štáty stanovia systém sankcií za nesplnenie povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania ustanovených v článkoch 8 až 12 a prijímú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie uloženia týchto sankcií. Stanovené sankcie sú účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty bezodkladne informujú o týchto ustanoveniach Komisiu do 1. júla 2017 a Komisii bezodkladne oznámia akékoľvek následné zmeny.

2. Členské štáty zavedú účinnú výmenu informácií a nadviažu účinnú spoluprácu medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za zabezpečenie dodržiavania povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania alebo (v prípade potreby) medzi orgánmi poverenými ukladaním sankcií. Vnútroštátne postupy ukladania sankcií voči určitej lodi začaté ktorýmkoľvek členským štátom sa oznámia Komisii, Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (EMSA), ostatným členským štátom a dotknutému vlajkovému štátu.

3. V prípade lodí, ktoré nespĺnili požiadavky týkajúce sa monitorovania a nahlasovania počas dvoch alebo viacerých po sebe nasledujúcich období nahlasovania a ak sa súlad nepodarilo zabezpečiť inými donucovacími opatreniami, môže príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa nachádza prístav vstupu, vydať rozhodnutie o vyhostení, ktoré sa oznámi Komisii, agentúre EMSA, ostatným členským štátom a dotknutému vlajkovému štátu. V dôsledku vydania takéhoto rozhodnutia o vyhostení každý členský štát zamietne tejto lodi vstup do všetkých svojich prístavov, kým spoločnosť nespĺni povinnosti týkajúce sa monitorovania a nahlasovania podľa článkov 11 a 18. Splnenie týchto povinností potvrdí tak, že príslušnému vnútroštátnemu orgánu, ktorý vydal rozhodnutie o vyhostení, predloží platný dokument o zhode. Tento odsek sa netýka medzinárodných námorných predpisov, ktoré sa vzťahujú na lode v stave núdze.

4. Majiteľ alebo prevádzkovateľ lode alebo jeho zástupca v členskom štáte má právo na účinný prostriedok nápravy pred súdnymi orgánmi voči rozhodnutiu o vyhostení, o ktorom ho príslušný orgán členského štátu, v ktorom sa nachádza prístav vstupu, náležitým spôsobom informuje. Členské štáty na tento účel stanovujú a dodržia vhodné postupy.

5. Akýkoľvek členský štát bez námorného prístavu na svojom území a ktorý uzavrel svoj vnútroštátny register lodí alebo sa pod jeho vlajkou neplavia žiadne lode, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a pokiaľ sa pod jeho vlajkou neplavia žiadne takéto lode, sa môže odchyliť od ustanovení tohto článku. Akýkoľvek členský štát, ktorý má v úmysle využiť uvedenú výnimku, oznámi to Komisii najneskôr 1. júla 2015. Akékoľvek následné zmeny sa tiež oznámia Komisii.

#### Článok 21

##### Zverejňovanie informácií a správa Komisie

1. Komisia do 30. júna každého roku zverejní informácie o emisiách CO<sub>2</sub> nahlásené podľa článku 11, ako aj informácie stanovené v odseku 2 tohto článku.

2. Komisia zahrnie do informácií, ktoré sa majú zverejniť:

- a) identifikačné údaje o lodi (názov, identifikačné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);
- b) technickú efektívnosť lode (v prípade potreby EEDI alebo EIV);
- c) ročné emisie CO<sub>2</sub>;
- d) celkovú ročnú spotrebu paliva v rámci plavieb;
- e) priemernú ročnú spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub> na precestovanú vzdialenosť v rámci plavieb;
- f) priemernú ročnú spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub> na precestovanú vzdialenosť a prepravovaný náklad v rámci plavieb;
- g) celkový čas strávený na mori v rámci plavieb;
- h) použitú metodiku monitorovania;
- i) dátum vydania a dátum skončenia platnosti dokumentu o zhode;
- j) totožnosť overovateľa, ktorý posúdil správu o emisiách;
- k) všetky ostatné informácie, ktoré sa monitorujú a nahlasujú na dobrovoľnom základe v súlade s článkom 10.

3. Ak by zverejnenie niektorej kategórie súhrnných údajov podľa odseku 2, ktorá sa netýka emisií CO<sub>2</sub>, na základe špecifických okolností vo výnimočných prípadoch oslabilo ochranu komerčného záujmu, ktorý si zasluhuje ochranu ako legitímny ekonomický záujem nadradený verejnému záujmu pri zverejňovaní podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006<sup>(1)</sup>, na požiadanie spoločnosti sa s cieľom chrániť tieto záujmy uplatní iná úroveň agregácie dotknutých údajov. Ak uplatnenie inej úrovne agregácie nie je možné, Komisia tieto údaje nezverejní.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006 zo 6. septembra 2006 o uplatňovaní ustanovení Aarhuského dohovoru o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia na inštitúcie a orgány Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 264, 25.9.2006, s. 13).

4. Komisia uverejní výročnú správu o emisiách CO<sub>2</sub> a ostatných relevantných informáciách zo sektora námornej dopravy vrátane súhrnných a komentovaných výsledkov s cieľom informovať verejnosť a umožniť posúdenie emisií CO<sub>2</sub> a energetickej efektívnosti námornej dopravy podľa veľkosti a typu lodí, ich činnosti alebo akejkoľvek inej kategórie, ktorá sa považuje za relevantnú.
5. Komisia raz za dva roky posúdi celkový vplyv odvetvia námornej dopravy na celosvetovú klímu vrátane emisií a vplyvov nesúvisiacich s CO<sub>2</sub>.
6. V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 <sup>(1)</sup> pomáha EMSA v rámci svojho mandátu Komisii pri jej práci na účely plnenia požiadaviek tohto článku a článkov 12 a 17 tohto nariadenia.

## KAPITOLA V

### MEDZINÁRODNÁ SPOLUPRÁCA

#### Článok 22

#### Medzinárodná spolupráca

1. Komisia pravidelne informuje organizáciu IMO a ostatné príslušné medzinárodné orgány o vykonávaní tohto nariadenia bez toho, aby bolo dotknuté rozdelenie právomocí alebo postupy rozhodovania stanovené v zmluvách.
2. Komisia a, ak je to relevantné, členské štáty udržiavajú technickú výmenu informácií s tretími krajinami, najmä pokiaľ ide o ďalší vývoj metód monitorovania, organizáciu nahlasovania a overovanie správ o emisiách.
3. V prípade, že sa dosiahne medzinárodná dohoda o globálnom systéme monitorovania, nahlasovania a overovania systému emisií skleníkových plynov alebo o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy, Komisia toto nariadenie preskúma a prípade potreby navrhne zmeny s cieľom zabezpečiť súlad s uvedenou medzinárodnou dohodou.

## KAPITOLA VI

### DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE PRÁVOMOCI A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 23

#### Vykonávanie delegovania právomocí

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím týchto delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s odborníkmi, a to aj s odborníkmi členských štátov.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článkoch 5 ods. 2, 15 ods. 5 a 16 ods. 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 1. júla 2015. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomocí najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomocí sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 5 ods. 2, 15 ods. 5 a 16 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí, ktorá sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1).

5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 5 ods. 2, 15 ods. 5 a 16 ods. 3 nadobudne účinnosť len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

#### Článok 24

#### Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený článkom 26 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 <sup>(1)</sup>. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### Článok 25

#### Zmeny smernice 2009/16/ES

Do prílohy IV k smernici 2009/16/ES sa vkladá tento bod:

- „50. Dokument o zhode vydaný podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a zmene smernice 2009/16/ES (\*).

(\*) Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55“

#### Článok 26

#### Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 1. júla 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 29. apríla 2015

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predsedníčka

Z. KALNIŇA-LUKAŠEVICA

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 z 21. mája 2013 o mechanizme monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a nahlasovania ďalších informácií na úrovni členských štátov a Únie relevantných z hľadiska zmeny klímy a o zrušení rozhodnutia č. 280/2004/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 13).



## PRÍLOHA I

Metódy monitorovania emisií CO<sub>2</sub>A. VÝPOČET EMISIÍ CO<sub>2</sub> (ČLÁNOK 9)

Na účely výpočtu emisií CO<sub>2</sub> spoločnosti uplatňujú tento vzorec:

Spotreba paliva × emisný faktor

Spotreba paliva zahŕňa palivo spotrebované hlavnými motormi, pomocnými motormi, plynovými turbínami, kotlami a inertnými plynovými generátormi.

Spotreba paliva v prístavoch počas kotvenia sa vypočíta zvlášť.

V zásade platí, že pokiaľ sa spoločnosť nerozhodne použiť údaje o kvalite paliva uvedené v palivových dodacích listoch (BDN) a použité na preukázanie zhody s platnými predpismi o emisiách síry, použijú sa predvolené hodnoty emisných faktorov palív.

Uvedené predvolené hodnoty pre emisné faktory vychádzajú z najnovších dostupných hodnôt Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC). Tieto hodnoty odvodit' z prílohy VI k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 601/2012 <sup>(1)</sup>.

V súvislosti s biopalivami a alternatívnymi nefosílnymi palivami sa použijú vhodné emisné faktory.

B. METÓDY URČOVANIA EMISIÍ CO<sub>2</sub>

Spoločnosť v pláne monitorovania vymedzí, ktorú metódu monitorovania používa na výpočet spotreby paliva pre každú loď, za ktorú nesie zodpovednosť, a zabezpečí, aby sa zvolená metóda konzistentne uplatňovala.

Použije sa skutočná spotreba paliva za každú plavbu, ktorá sa vypočíta pomocou jednej z týchto metód:

- a) palivový dodací list (BDN) a pravidelná inventúra palivových nádrží;
- b) monitorovanie palivovej nádrže na palube;
- c) prietokomery pre príslušné procesy spaľovania;
- d) priame merania emisií CO<sub>2</sub>.

Môže sa použiť akákoľvek kombinácia uvedených metód len čo ju posúdi overovateľ, za predpokladu, že povedie k celkovému spresneniu meraní.

## 1. Metóda A: BDN (palivový dodací list) a pravidelná inventúra palivových nádrží

Táto metóda je založená na množstve a druhu paliva, ktoré je vymedzené v palivovom dodacom liste (BDN), v kombinácii s pravidelnou inventúrou palivových nádrží na základe odčítaní z nádrže. Palivo na začiatku obdobia plus doplnenie paliva mínus palivo dostupné na konci obdobia a vypustené palivo od začiatku do konca obdobia spolu predstavujú spotrebu paliva za dané obdobie.

Obdobie znamená čas medzi dvoma zastaveniami v prístave alebo čas v prístave. V prípade paliva použitého počas takéhoto obdobia je potrebné špecifikovať druh paliva a obsah síry.

Táto metóda sa nepoužije, ak na palubách lodí nie sú k dispozícii palivové dodacie listy (BDN), najmä v prípadoch, keď sa ako palivo používa náklad, napríklad odparený skvapalnený zemný plyn (LNG).

Podľa existujúcich predpisov dohovoru MARPOL (príloha VI) palivový dodací list (BDN) je povinný a má sa uchovávať na palube počas obdobia troch rokov po dodaní lodného paliva tak, že je okamžite k dispozícii. Pravidelná inventúra palivových nádrží na palube je založená na odčítaniach palivových nádrží. Na určenie objemu v čase odčítania palivovej nádrže sa používajú tabuľky pre príslušné palivové nádrže. Neistota spojená s palivovým dodacím listom sa uvedie v pláne monitorovania. Odčítania palivových nádrží sa vykonávajú s využitím vhodných metód, ako sú automatizované systémy, sondy a hladinometry. Metóda sondovania nádrže a súvisiaca neistota sa uvedú v pláne monitorovania.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 601/2012 z 21. júna 2012 o monitorovaní a nahlasovaní emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES (Ú. v. EÚ L 181, 12.7.2012, s. 30).

Ak sa množstvo natankovaného paliva alebo množstvo paliva, ktoré zostalo v nádržiach, určuje v objemových jednotkách vyjadrených v litroch, spoločnosť prepočíta toto množstvo z objemu na hmotnosť pomocou hodnôt skutočnej hustoty. Spoločnosť určí skutočnú hustotu pomocou jednej z týchto metód:

- a) palubné meracie systémy;
- b) hustota nameraná dodávateľom paliva pri natankovaní paliva a zaznamenaná na faktúre za palivo alebo na palivovom dodacom liste (BDN).

Skutočná hustota sa vyjadrí v kg/litre a určí sa pre príslušnú teplotu pri konkrétnom meraní. V prípadoch, keď nie sú hodnoty skutočnej hustoty k dispozícii, sa pre daný druh paliva štandardný faktor hustoty len čo ho posúdi overovateľ.

## 2. Metóda B: Monitorovanie palivovej nádrže na palube

Táto metóda vychádza z odčítaní všetkých palivových nádrží na palube. Odčítania nádrží sa vykonávajú denne, keď je loď na mori, a vždy, keď loď tankuje alebo vypúšťa palivo.

Kumulované zmeny hladiny v palivovej nádrži medzi dvoma odčítaniami predstavujú spotrebu paliva za dané obdobie.

Obdobie je čas medzi dvoma zastaveniami v prístave alebo čas v prístave. V prípade paliva použitého počas takéhoto obdobia je potrebné špecifikovať druh paliva a obsah síry.

Odčítania palivových nádrží sa vykonávajú s využitím vhodných metód, ako sú automatizované systémy, sondy a hladinomery. Metóda sondovania nádrže a súvisiaca neistota sa uvedú v pláne monitorovania.

Ak sa množstvo natankovaného paliva alebo množstvo paliva, ktoré zostalo v nádržiach, určuje v objemových jednotkách vyjadrených v litroch, spoločnosť prepočíta toto množstvo z objemu na hmotnosť pomocou hodnôt skutočnej hustoty. Spoločnosť určí skutočnú hustotu pomocou jednej z týchto metód:

- a) palubné meracie systémy;
- b) hustota nameraná dodávateľom paliva pri natankovaní paliva a zaznamenaná na faktúre za palivo alebo na palivovom dodacom liste (BDN);
- c) hustota nameraná v testovacej analýze vykonávanej v akreditovanom laboratóriu na testovanie paliva, ak je k dispozícii.

Skutočná hustota sa vyjadrí v kg/litre a určí sa pre príslušnú teplotu pri konkrétnom meraní. V prípadoch, keď nie sú hodnoty skutočnej hustoty k dispozícii, sa pre daný druh paliva použije štandardný faktor hustoty, len čo ho posúdi overovateľ.

## 3. Metóda C: Prietokomery pre príslušné procesy spaľovania

Táto metóda vychádza z prietoku paliva nameraného na palube. Údaje zo všetkých prietokomerov napojených na príslušné zdroje emisií CO<sub>2</sub> sa skombinujú, aby sa určila celková spotreba za konkrétne obdobie.

Obdobie je čas medzi dvoma zastaveniami v prístave alebo čas v prístave. V prípade paliva použitého počas takéhoto obdobia je potrebné monitorovať druh paliva a obsah síry.

Použitie metód kalibrácie a neistota súvisiaca s použitými prietokomerami sa uvedú v pláne monitorovania.

Ak sa množstvo spotrebovaného paliva určuje v objemových jednotkách vyjadrených v litroch, spoločnosť prepočíta toto množstvo z objemu na hmotnosť pomocou hodnôt skutočnej hustoty. Spoločnosť určí skutočnú hustotu pomocou jednej z týchto metód:

- a) palubné meracie systémy;
- b) hustota nameraná dodávateľom paliva pri natankovaní paliva a zaznamenaná na faktúre za palivo alebo na palivovom dodacom liste (BDN).

Skutočná hustota sa vyjadrí v kg/litre a určí sa pre príslušnú teplotu pri konkrétnom meraní. V prípadoch, keď nie sú hodnoty skutočnej hustoty k dispozícii, sa pre daný druh paliva použije štandardný faktor hustoty, len čo ho posúdi overovateľ.

#### 4. Metóda D: Priame meranie emisií CO<sub>2</sub>

Priame merania emisií CO<sub>2</sub> možno použiť v prípade plavieb a v prípade emisií CO<sub>2</sub>, ku ktorým dochádza v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu. Vypúšťaný CO<sub>2</sub> zahŕňa CO<sub>2</sub>, ktorý vypúšťajú hlavné motory, pomocné motory, plynové turbíny, kotly a inertné plynové generátory. V prípade lodí, ktorých nahlasovanie je založené na tejto metóde, sa spotreba paliva vypočíta pomocou nameraných emisií CO<sub>2</sub> a príslušného emisného faktora relevantných palív.

Táto metóda je založená na prietokoch emisií CO<sub>2</sub> vo výfukoch (komínoch), ktoré sa určia tak, že koncentrácia CO<sub>2</sub> výfukového plynu sa vynásobí prietokom výfukového plynu.

Použitie metódy kalibrácie a neistota súvisiaca s použitými zariadeniami sa uvedú v pláne monitorovania.

---

## PRÍLOHA II

## Monitorovanie ostatných relevantných informácií

## A. MONITOROVANIE NA BÁZE JEDNOTLIVÝCH PLAVIEB (ČLÁNOK 9)

1. Na účely monitorovania ostatných relevantných informácií na báze jednotlivých plavieb (článok 9 ods. 1) spoločnosti dodržiavajú tieto pravidlá:

- a) dátum a čas odchodu a príchodu sa uvádzajú v Greenwichskom strednom čase (GMT). Čas strávený na mori sa vypočíta na základe informácií o odchode z prístavu a príchode do prístavu a nezahŕňa čas kotvenia;
- b) precestovaná vzdialenosť môže byť buď vzdialenosť najpriamejšej trasy medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu alebo skutočná precestovaná vzdialenosť. V prípade, že sa použije vzdialenosť najpriamejšej trasy medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu, by sa mal zohľadniť konzervatívny korekčný faktor, aby sa zabezpečilo, že nedôjde k výraznému podhodnoteniu precestovanej vzdialenosti. V pláne monitorovania sa uvedie, ktorý spôsob výpočtu vzdialenosti sa používa, a prípade potreby aj použitý korekčný faktor. Precestovaná vzdialenosť sa vyjadri v námorných míľach;
- c) prepravné činnosti sa určia tak, že sa precestovaná vzdialenosť vynásobí množstvom prepravovaného nákladu;
- d) v prípade osobných lodí sa na vyjadrenie prepravovaného nákladu použije počet cestujúcich. V prípade všetkých ostatných kategórií lodí sa množstvo prepravovaného nákladu vyjadri v metrických tonách alebo podľa potreby v štandardných kubických metroch nákladu;
- e) pri lodiach ro-ro sa prepravovaný náklad vymedzuje ako počet jednotiek nákladu (nákladných a osobných áut atď.) alebo ako dĺžka pruhov („lane meters“), ktoré sa vynásobia predvolenými hodnotami pre ich hmotnosť. Ak sa náklad prepravovaný loďami ro-ro vymedzuje podľa prílohy B k norme CEN EN 16258 (2012) zameranej na metodiku výpočtu spotreby energie a emisií skleníkových plynov v prepravných službách a ich nahlasovanie (preprava tovaru a osôb), uvedené vymedzenie sa podľa tohto nariadenia považuje za vyhovujúce.

Na účely tohto nariadenia je „loď ro-ro“ loď určená na prepravu jednotiek typu „roll-on-roll-off“ alebo s nákladným priestorom určeným pre takúto prepravu;

- f) v prípade kontajnerových lodí sa náklad vymedzuje ako celková hmotnosť v metrických tonách nákladu alebo ako počet dvadsať stôp ekvivalentných jednotiek (TEU) vynásobený predvolenými hodnotami pre ich hmotnosť. Ak sa náklad prepravovaný kontajnerovou loďou vymedzuje v súlade s uplatniteľnými usmerneniami IMO alebo nástrojmi podľa Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (dohovor SOLAS), takéto vymedzenie sa podľa tohto nariadenia považuje za vyhovujúce.

Na účely tohto nariadenia „kontajnerová loď“ je loď určená výhradne na prepravu kontajnerov v ložnom priestore a na palube;

- g) určenie prepravovaného nákladu pre iné kategórie lodí, ako sú osobné lode, osobné lode ro-ro a kontajnerové lode, umožní v prípade potreby zohľadniť hmotnosť a objem prepravovaného nákladu a počet pasažierov. Medzi tieto kategórie okrem iného patria tankery, lode na hromadný náklad, lode na prepravu bežného nákladu, lode na prepravu mrazených výrobkov a prepravné lode na vozidlá a kombinované prepravné lode.
2. S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre uplatňovanie písmena g) odseku 1 Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov technické pravidlá upresňujúce parametre uplatniteľné na každú z iných kategórií lodí uvedených v danom písmene.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú najneskôr do 31. decembra 2016 v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2

Komisia môže v prípade potreby prostredníctvom vykonávacích aktov zrevidovať uplatniteľné parametre uvedené v odseku 1 písm. g). Komisia môže tieto parametre v prípade potreby zrevidovať aj s cieľom zohľadniť zmeny tejto prílohy podľa článku 5 ods. 2 Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2

3. Spoločnosti sa pri dodržiavaní pravidiel uvedených v odsekoch 1 a 2 tiež môžu rozhodnúť zahrnúť osobitné informácie týkajúce sa ľadovej triedy lode a plavby na zamrznutom mori.

## B. MONITOROVANIE NA ROČNEJ BÁZE (ČLÁNOK 10)

Na účely monitorovania ostatných relevantných informácií z hľadiska klímy na ročnej báze dodržiavajú spoločnosti tieto pravidlá:

Hodnoty, ktoré sa majú monitorovať podľa článku 10, sa určia súhrnom príslušných údajov z jednotlivých plavieb.

Priemerná energetická efektívnosť sa monitoruje pomocou najmenej štyroch ukazovateľov: spotreba paliva na vzdialenosť, spotreba paliva na prepravnú činnosť, emisie CO<sub>2</sub> na vzdialenosť a emisie CO<sub>2</sub> na prepravnú činnosť, ktoré sa vypočítajú takto:

spotreba paliva na vzdialenosť = celková ročná spotreba paliva/celková precestovaná vzdialenosť

spotreba paliva na prepravnú činnosť = celková ročná spotreba paliva/celková vykonaná preprava

emisie CO<sub>2</sub> na vzdialenosť = celkové ročné emisie CO<sub>2</sub>/celková precestovaná vzdialenosť

emisie CO<sub>2</sub> na prepravnú činnosť = celkové ročné emisie CO<sub>2</sub>/celková vykonaná preprava.

Spoločnosti sa pri dodržiavaní týchto pravidiel môžu rozhodnúť zahrnúť aj osobitné informácie týkajúce sa ľadovej triedy lode a plavby na zamrznutom mori, ako aj ďalšie informácie týkajúce sa spotrebovaného paliva a vypusteného CO<sub>2</sub> diferencované podľa iných kritérií, ako sú kritériá vymedzené v pláne monitorovania.

---

## PRÍLOHA III

**Prvky, ktoré treba zohľadniť v delegovaných aktoch stanovených v článkoch 15 a 16**

## A. POSTUPY OVEROVANIA

- Právomoci overovateľov;
- dokumenty, ktoré spoločnosti predkladajú overovateľom;
- posúdenie rizika, ktoré vykonávajú overovatelia;
- posúdenie zhody plánu monitorovania;
- overenie správy o emisiách;
- úroveň významnosti;
- primerané uistenie pre overovateľov;
- skreslené informácie a nezrovnalosti;
- obsah správy o overení;
- odporúčania na zlepšenia;
- komunikácia medzi spoločnosťami, overovateľmi a Komisiou.

## B. AKREDITÁCIA OVEROVATEĽOV

- Ako sa dá požiadať o akreditáciu pre činnosť v oblasti lodnej dopravy;
  - ako budú vnútroštátne akreditačné orgány posudzovať overovateľov na účely vydania osvedčenia o akreditácii;
  - ako budú vnútroštátne akreditačné orgány vykonávať dohľad s cieľom potvrdiť trvanie akreditácie;
  - požiadavky na vnútroštátne akreditačné orgány, aby boli kompetentné akreditovať overovateľov pre činnosť v oblasti lodnej dopravy, vrátane odkazu na harmonizované normy.
-