

## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2016/2071

z 22. septembra 2016,

ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, pokiaľ ide o metódy monitorovania emisií oxidu uhličitého a pravidiel monitorovania ostatných relevantných informácií

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na 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 <sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 5 ods. 2,

keďže:

- (1) S cieľom podporiť znižovanie emisií oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) z námornej dopravy nákladovo efektívnym spôsobom sa v nariadení (EÚ) 2015/757 stanovujú pravidlá presného monitorovania, nahlasovania a overovania emisií CO<sub>2</sub> a ostatných relevantných informácií pochádzajúcich z lodí, ktoré prichádzajú do prístavov, nachádzajú sa v prístavoch alebo odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu.
- (2) V prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2015/757 sa stanovujú metódy monitorovania emisií CO<sub>2</sub> na základe spotreby paliva. V prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2015/757 sa stanovujú pravidlá „monitorovania ostatných relevantných informácií“.
- (3) V časti A prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2015/757 sa stanovuje, že emisie CO<sub>2</sub> sa vypočítavajú vynásobením emisných faktorov a spotreby paliva, ktorá sa určuje podľa metódy monitorovania A (BDN – palivový dodací list – a pravidelná inventúra palivových nádrží), B (monitorovanie palivovej nádrže na palube) a C (prietokomery pre príslušné procesy spaľovania) uvedené v časti B danej prílohy. V rezolúcii IMO <sup>(2)</sup> o usmerneniach k metóde výpočtu dosiahnutého indexu energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia pre nové lode sa stanovuje súbor predvolených hodnôt emisných faktorov pre štandardné palivá používané na palubách lodí. Tieto predvolené hodnoty sa môžu použiť na výpočet emisií CO<sub>2</sub> z lodnej dopravy. Povinnosťou lodí uplatňovať tieto predvolené hodnoty pri monitorovaní a nahlasovaní emisií CO<sub>2</sub> v súlade s prílohou I k nariadeniu (EÚ) 2015/757 sa zabezpečuje jednoduchý regulačný prístup, ako aj harmonizované vykonávanie.
- (4) Metódy monitorovania A, B a C slúžia na určovanie natankovaného paliva alebo množstvo paliva, ktoré zostalo v nádržiach, prepočítaného z objemu na hmotnosť, a to s použitím hodnôt skutočnej hustoty paliva. Podľa prílohy I časti B ods. 2 piateho pododseku písm. c) môžu spoločnosti používajúce metódu monitorovania B určiť skutočnú hustotu na základe hustoty nameranej v testovacej analýze akreditovaného laboratória na testovanie

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

<sup>(2)</sup> MEPC 245 (66) 2014.

paliva, ak je k dispozícii. Rozšírením tejto možnosti na spoločnosti používajúce metódy monitorovania A a C by sa zabezpečilo harmonizované vykonávanie týchto troch metód monitorovania v súlade s normou ISO 3675:1998 <sup>(1)</sup>. Takýto krok by takisto plne odrážal priemyselné postupy a zlepšil porovnateľnosť spotreby paliva monitorovanej prostredníctvom príslušných troch metód.

- (5) Výraz „z kotviska do kotviska“ by ozrejmil a zosúladiť vnímanie presného začiatočného a konečného bodu plavby. V súlade s priemyselnými postupmi by sa tak spresnili parametre používané na monitorovanie času stráveného na mori a precestovanej vzdialenosti, ako sa uvádza v časti A ods. 1 písm. a) a b) prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2015/757.
- (6) V usmerneniach IMO týkajúcich sa dobrovoľného použitia indexu prevádzkovej energetickej účinnosti lode <sup>(2)</sup> a v norme EN 16258 (2012) CEN <sup>(3)</sup> sa poskytuje lodiam ro-ro možnosť monitorovať a nahlasovať prepravovaný náklad na základe jeho skutočnej hmotnosti. Pridanie tohto dodatočného parametra k parametrom stanoveným v časti A ods. 1 písm. e) prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2015/757 by znamenalo zosúladenie s priemyselnými postupmi, vďaka čomu by sa uľahčilo monitorovanie.
- (7) V súlade so zvyčajným postupom konzultácie s odborníkmi, ktorý uplatňuje Komisia v prípravnej fáze delegovaných aktov, bola zriadená „podskupina pre MNO emisií z lodnej dopravy“ združujúca odborníkov z členských štátov, priemyslu a občianskej spoločnosti v rámci Európskeho fóra pre udržateľnú lodnú dopravu (ESSF). Podskupina identifikovala niekoľko medzinárodných a európskych noriem a medzinárodných pravidiel, ako aj vedecký a technický vývoj, a odporučila, aby sa zahrnuli do uvedeného nariadenia. Odporúčania, ktoré k týmto aspektom navrhla podskupina, boli schválené 28. júna 2016 na plenárnom zasadnutí ESSF.
- (8) Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) 2015/757 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) 2015/757 sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

#### Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

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

V Bruseli 22. septembra 2016

Za Komisiu  
predseda  
Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> ISO 3675:1998 Ropa a kvapalné ropné výrobky. Laboratórne stanovenie hustoty. Metóda stanovenia hustomerom.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684 Usmernenia IMO týkajúce sa dobrovoľného použitia indexu prevádzkovej energetickej účinnosti lode.

<sup>(3)</sup> Metodika výpočtu a vykazovania spotreby energie a emisií skleníkových plynov v prepravných službách (preprava tovaru a osôb).

## PRÍLOHA

Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) 2015/757 sa menia takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) Časť A sa nahrádza takto:

„A. VÝPOČET EMISÍÍ CO<sub>2</sub> (ČLÁNOK 9)

Na účely výpočtu emisií CO<sub>2</sub> musia spoločnosti používať 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.

Uplatňujú sa tieto predvolené hodnoty emisných faktorov pre palivá používané na palubách:

Typ paliva	Referencia	Emisný faktor (t-CO <sub>2</sub> /t-fuel)
1. Nafta/plynový olej	ISO 8217 triedy od DMX po DMB	3,206
2. Ľahký vykurovací olej (LFO)	ISO 8217 triedy od RMA po RMD	3,151
3. Ťažký vykurovací olej (HFO)	ISO 8217 triedy od RME po RMK	3,114
4. Skvapatnený ropný plyn (LPG)	propán	3,000
	bután	3,030
5. Skvapatnený zemný plyn (LNG)		2,750
6. Metanol		1,375
7. Etanol		1,913

V prípade biopalív, alternatívnych nefosílnych palív a iných palív, pri ktorých neboli nešpecifikované žiadne predvolené hodnoty, sa použijú vhodné emisné faktory.“

b) Časť B sa mení takto:

i) v odseku 1 piatom pododseku sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) hustota nameraná dodávateľom paliva pri natankovaní paliva a zaznamenaná na faktúre za palivo alebo na palivovom dodacom liste (BDN);“

ii) v odseku 1 piatom pododseku sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) hustota nameraná v testovacej analýze vykonanej v akreditovanom laboratóriu na testovanie paliva, ak je k dispozícii.“;

iii) v odseku 3 štvrtom pododseku sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) hustota nameraná dodávateľom paliva pri natankovaní paliva a zaznamenaná na faktúre za palivo alebo na palivovom dodacom liste (BDN);“

iv) v odseku 3 štvrtom pododseku sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) hustota nameraná v testovacej analýze vykonanej v akreditovanom laboratóriu na testovanie paliva, ak je k dispozícii.“

2. Časť A ods. 1 prílohy II sa mení takto:

a) V písmene a) sa prvá veta nahrádza takto:

„dátum a čas odchodu z kotviska a príchodu do kotviska sa uvádzajú v Greenwichskom strednom čase (GMT/UTC).“

b) V písmene b) sa posledná veta nahrádza takto:

„precestovaná vzdialenosť sa určuje z kotviska prístavu, z ktorého loď vyplávala (prístav odchodu), do kotviska prístavu, do ktorého loď vplávala (prístav príchodu) a vyjadruje sa v námorných míľach;“.

c) V písmene e) sa prvý pododsek nahrádza takto:

„pri lodiach ro-ro sa prepravovaný náklad vymedzuje ako hmotnosť nákladu na palube stanovená ako skutočná hmotnosť alebo ako počet jednotiek nákladu (nákladných a osobných áut atď.) alebo dĺžka obsadených pruhov v tzv. *lane metres* vynásobených predvolenými hodnotami pre ich hmotnosť.“

---