



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 28.6.2013  
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

### 1. OZADJE PREDLOGA

#### *Potreba po ukrepanju glede podnebnih sprememb in emisij toplogrednih plinov z ladij*

Pogodbenice Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) so decembra 2010 potrdile, da globalno segrevanje ne sme preseči temperatur pred industrijsko revolucijo za več kot 2 °C.<sup>1</sup> To je ključno za omejitev negativnih posledic človekovega poseganja v podnebni sistem. Za doseganje tega dolgoročnega cilja je treba svetovne emisije toplogrednih plinov do leta 2050 zmanjšati za vsaj 50 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.<sup>2</sup>

Razvite države morajo do leta 2050 svoje emisije zmanjšati za 80 do 95 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.<sup>3</sup> EU se je srednjeročno zavezala, da bo do leta 2020 zmanjšala emisije toplogrednih plinov za 20 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, v ugodnih pogojih pa za 30 %. Ta zaveza je del enega od petih glavnih ciljev EU v *strategiji Evropa 2020*<sup>4</sup>. Poleg tega sta se Evropski svet in Evropski parlament strinjala, da bi morali k zmanjšanju emisij prispevati vsi gospodarski sektorji.<sup>5</sup> Zaradi prispevanja k strategiji EU 2020 je v beli knjigi Komisije o prometu iz leta 2011<sup>6</sup> navedeno, da je treba v EU emisije CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa do leta 2050 zmanjšati za 40 % (če je mogoče, za 50 %) v primerjavi z ravnmi iz leta 2005.

Leta 2010 so bile skupne emisije CO<sub>2</sub>, povezane z dejavnostmi evropskega pomorskega prometa (ki vključujejo plovbe znotraj EU, vstopne plovbe v EU in izstopne plovbe iz EU), ocenjene na 180 milijonov ton CO<sub>2</sub>. Čeprav je Mednarodna pomorska organizacija (IMO) leta 2011 uvedla minimalne standarde energetske učinkovitosti za nekatere kategorije novih ladij („projektni indeks energetske učinkovitosti“, EEDI),<sup>7</sup> naj bi se emisije še povečale. Glavni vzrok je še vedno pričakovano povečano povpraševanje po pomorskem prometu zaradi rasti svetovne trgovine.

To napovedano povečanje emisij naj bi se zgodilo kljub razpoložljivim operativnim ukrepom in tehnologijam za zmanjšanje specifične porabe energije in emisij CO<sub>2</sub> z ladij do 75 % (glede na podatke organizacije IMO). Precejšen del teh ukrepov je mogoče šteti za stroškovno učinkovite, saj se operativni ali naložbeni stroški povrnejo z nižjimi stroški za gorivo. To protislovje je mogoče pojasniti s tržnimi ovirami za prevzemanje takih tehnologij in operativnih ukrepov, kot so pomanjkanje zanesljivih informacij o učinkovitosti porabe goriva pri ladjah ali tehnologij za posodobitev ladij, slab dostop do finančnih sredstev za naložbe v učinkovitost ladij in deljene pobude, saj lastniki ladij ne bi imeli koristi od naložb v učinkovitost ladij, ker račune za gorivo plačujejo upravljalci.

#### *Pooblastilo za ukrepanje na ravni EU*

Napovedano povečanje emisij CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa ni v skladu s cilji EU in vodi do negativnih učinkov na podnebne spremembe. Poleg tega na ravni EU mednarodni pomorski promet ostaja edina vrsta prevoza, ki ni vključena v zavezo EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, ki zahteva dodatno prizadevanje vseh drugih sektorjev.

<sup>1</sup> Sklep 1/CP.16 konference pogodbenic UNFCCC („sporazumi iz Cancuna“).

<sup>2</sup> Na podlagi četrtega ocenjevalnega poročila Medvladnega odbora za podnebne spremembe (IPCC).

<sup>3</sup> Sklepi Evropskega sveta z dne 29./30. oktobra 2009 in Resolucija Evropskega parlamenta z dne 4. februarja 2009 (2008/215(INI)).

<sup>4</sup> COM(2010) 2020 final.

<sup>5</sup> Direktiva 2003/87/ES in Odločba 406/2009/ES.

<sup>6</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>7</sup> Sprememba Priloge VI h Konvenciji MARPOL.

Svet in Parlament sta opozorila na predhodno zavezo za ukrepanje v svežnju ukrepov za podnebne spremembe in obnovljivo energijo, sprejetem 23. aprila 2009: *Če države članice ne bodo odobrile nikakršnega mednarodnega sporazuma, ki bi bil sprejet v okviru Mednarodne pomorske organizacije in ki bi imel zastavljen cilj za zmanjšanje emisij mednarodnega pomorskega prometa, ali če Skupnost ne bo do 31. decembra 2011 odobrila takega sporazuma, sprejetega v okviru UNFCCC, bi Komisija morala predlagati, da se mednarodne pomorske emisije vključijo v obveze zmanjšanja emisij Skupnosti in da predlagani akt začne veljati do leta 2013. Tak predlog bi moral zmanjšati na najnižjo raven morebitni negativni učinek na konkurenčnost Skupnosti ob upoštevanju možnih koristi za okolje.*<sup>8</sup>

Ta rok je potekel brez zadostnega mednarodnega ukrepanja, saj ni mogoče pričakovati, da bo EEDI kljub svoji koristnosti sam privedel do zmanjšanj absolutnih emisij v primerjavi z izhodiščnimi leti, če se bo uresničila napoved povečanja prometa. Zato je Komisija začela priprave za obravnavo emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega pomorskega prometa.

*Potreba po postopnem pristopu k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa*

Natančna količina emisij CO<sub>2</sub> in drugih toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, povezanega z EU, danes ni znana, ker se take emisije ne spremljajo in ker se o njih ne poroča. Pri oceni učinka in posvetovanju z zainteresiranimi stranmi (glej oddelek 2) je bilo ugotovljeno, da je zanesljiv sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) osnovni pogoj za kakršen koli tržni ukrep ali standard učinkovitosti, naj se ta uporablja na ravni EU ali svetovni ravni.

Zanesljiv sistem SPP bi moral prispevati tudi k odpravi tržnih ovir, zlasti tistih, ki so povezane s pomanjkljivimi informacijami o učinkovitosti ladij. Na podlagi rezultatov ocene učinka je pričakovati, da bi bilo mogoče z uvedbo sistema SPP emisije toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjšati za do 2 % v primerjavi z nespremenjenim stanjem, skupne neto stroške pa znižati do 1,2 milijarde EUR.

Z uvedbo sistema SPP, ki bi pomenil prvi korak, bi bilo mogoče več časa nameniti razpravam in odločanju o ciljih zmanjšanja emisij, tržnih ukrepih in standardih učinkovitosti za doseg te zmanjšanj s čim nižjimi stroški. To je še zlasti pomembno za razprave na svetovni ravni v organizaciji IMO.

Ker je Komisija zelo jasno bolj naklonjena ukrepom na svetovni ravni, bi moral biti sistem SPP EU primer za izvajanje globalnega sistema SPP, da bi se tako pospešile mednarodne razprave. V tem okviru bodo organizaciji IMO predloženi ustrezni predlogi, ko bo to primerno. Ko bo odločeno o globalnem sistemu, bo treba predlagano uredbo spremeniti zaradi uskladitve sistema SPP EU z globalnim sistemom.

## **2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA**

*Posvetovanje z deležniki*

Za preučitev možnosti politike, navedenih v drugi študiji organizacije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2009<sup>9</sup> in v študiji CE Delft iz leta 2009<sup>10</sup>, je bila na podlagi drugega evropskega programa za podnebne spremembe (ECP) ustanovljena delovna skupina (WG6). Ta skupina

<sup>8</sup> Uvodna izjava 2 Odločbe št. 406/2009/ES in uvodna izjava 3 Direktive 2009/29/ES.

<sup>9</sup> Druga študija organizacije IMO o toplogrednih plinih, 2009.

<sup>10</sup> CE Delft, 2009 ([http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg\\_ships\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf)).

je omogočila tudi formalna tehnična posvetovanja z deležniki in zagotovila prispevek za zunanjo podporo, npr. z izbiro nekaj možnosti politike. Leta 2011 so bili organizirani trije dvodnevni sestanki z več kot 100 udeleženci iz nacionalnih uprav, združenj ladjarjev EU in mednarodnih združenj ladjarjev ter drugih združenj in nevladnih organizacij. Zapisnik, dokument, ki je bil podlaga za posvetovanje, in predstavitev teh sestankov so javnosti na voljo na spletni strani Komisije.<sup>11</sup>

Poleg tega je Komisija ustanovila platformo na visoki ravni, ki združuje visoko usposobljene strokovnjake iz sektorja pomorskega prometa, da bi omogočila strateško razpravo neposredno s podpredsednikom Kallasom in komisarko Hedegaardovo. Ti sestanki so potekali 3. februarja 2011, 28. junija 2011 in 7. novembra 2011.

Od 19. januarja do 12. aprila 2012, tj. 12 tednov, je potekalo spletno javno posvetovanje, ki je bilo napovedano v sporočilu za javnost. Izvedeno je bilo na podlagi „Splošnih načel in minimalnih standardov za posvetovanje Komisije z zainteresiranimi stranmi“.

Posvetovanje je potrdilo, da dogovor na svetovni ravni v organizaciji IMO velja za najboljšo dolgoročno možnost za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v sektorju ladijskega prometa. V primeru evropskega ukrepa obstaja splošno soglasje, da morajo za vse ladje, ki uporabljajo evropska pristanišča, veljati enaki pogoji. Zelo pogosto je tudi mnenje, da je treba ob kakršnem koli tržnem ukrepu ali standardu učinkovitosti izvajati pregledno in zanesljivo spremljanje emisij. To spremljanje je treba vzpostaviti, da se preprečijo nepotrebna upravna bremena in zagotovijo natančni rezultati poročanja. Več rezultatov je objavljenih na spletni strani Komisije.<sup>12</sup>

Nazadnje je bil 5. decembra 2012 organiziran še en sestanek deležnikov, na katerem je sodelovalo 120 predstavnikov industrije, nevladnih organizacij, držav članic in tretjih držav in ki je bil osredotočen na oblikovanje sistema SPP v EU. Na njem je bila potrjena potreba po sistemu SPP, saj trenutno ni na voljo zanesljivih podatkov o emisijah CO<sub>2</sub>. V sektorju ladijskega prometa že obstaja več pobud za spremljanje porabe goriva, emisij CO<sub>2</sub> in energetske učinkovitosti ter poročanje o njih. Večina udeležencev se je strinjala, da mora sistem SPP temeljiti na informacijah, ki se zahtevajo z mednarodnimi konvencijami in so že na voljo na ladjah, da bi se tako zmanjšalo upravno breme. Predstavitve in sklepne ugotovitve so objavljene na spletni strani Komisije.<sup>13</sup>

#### *Ocena učinka*

V oceni učinka je analiziranih in primerjanih več možnosti politike za tržne ukrepe in možnost, ki vključuje samo sistem SPP. Glavne ugotovitve so:

- ključne tržne ovire za izvajanje stroškovno učinkovitih ukrepov za zmanjšanje emisij so:
  - (i) pomanjkanje zanesljivih informacij o učinkovitosti porabe goriva pri ladjah ali razpoložljivih tehnologij za posodobitev ladij;
  - (ii) slab dostop do finančnih sredstev za naložbe v učinkovitost ladij;
  - (iii) deljene pobude, saj lastniki ladij ne bi imeli koristi od naložb v učinkovitost ladij, ker račune za gorivo zaradi strukture obratovanja ladij pogosto plačujejo upravljavci.

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm).

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm).

Odprava teh tržnih ovir bo ključnega pomena za uspeh vsakega ukrepa,

- velike možnosti za zmanjšanje emisij ladijskega prometa daje niz tehničnih in operativnih ukrepov, ki so namenjeni predvsem izboljšanju energetske učinkovitosti ladij. Prihranki pri stroških goriva, povezani z večino teh tehničnih ali operativnih ukrepov, odtehtajo pričakovane stroške,
- vse analizirane možnosti politike ponujajo čiste koristi v smislu okoljskih (zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in drugih emisij), gospodarskih (neto prihranki pri stroških za sektor pomorskega prometa) in socialnih učinkov (manj zdravstvenih težav zaradi nižjih emisij SO<sub>x</sub> in trdnih delcev, ustvarjanje novih delovnih mest),
- dve vrsti kompenzacijskih skladov – sklad, temelječ na prispevkih, z določeno ceno ogljika in sklad, temelječ na cilju, z opredeljenim ciljem zmanjšanja in posrednim določanjem cene – ter pomorski sistem trgovanja z emisijami (ETS) bi lahko zagotovili največje koristi, kar zadeva zmanjšanje emisij in prihranke pri stroških.

Z njimi naj bi se tržne ovire najboljše odpravile, do leta 2030 pa naj bi privedli do približno 10-odstotnega zmanjšanja emisij v primerjavi z letom 2005. Neto prihranki pri stroških za sektor ladijskega prometa bi lahko bili precejšnji, če bi bilo mogoče tržne ovire v celoti odpraviti (do 12 milijard EUR leta 2030 in povprečno do 5 milijard EUR na leto). Zlasti bi bilo mogoče precej prihraniti z izvajanjem obstoječih tehnologij za učinkovito porabo goriva z negativnimi stroški v tem sektorju, kar bi skupaj z operativnimi ukrepi dodatno zmanjšalo emisije CO<sub>2</sub>,

- možnost, ki vključuje samo sistem SPP, bi privedla do bolj omejenih zmanjšanj emisij, ocenjenih do 2 % leta 2030 (v primerjavi z izhodiščno ravno), stroški pa naj bi se leta 2030 znižali za do približno 1,2 milijarde EUR (povprečno približno 900 milijonov EUR na leto). Ta možnost bo usmerjena na odpravo tržnih ovir, povezanih s pomanjkanjem informacij, in sicer s pridobivanjem informacij o porabi goriva in ozaveščanjem vodstvene ravni o morebitnih prihrankih pri stroških goriva. Stroški izvajanja so ocenjeni na približno 26 milijonov EUR na leto (brez ladij z bruto tonažo manj kot 5 000 BT). Na splošno je relativno razmerje med koristmi in stroški te možnosti zelo visoko.

Celotni rezultati so predstavljeni v oceni učinka, ki je priložena temu predlogu.

#### *Povzetek predlaganih ukrepov*

Glavni cilj te uredbe je vzpostaviti evropski sistem SPP za emisije CO<sub>2</sub> z ladij kot prvi korak postopnega pristopa k zmanjšanju teh emisij. Predlagane so preproste in racionalne zahteve glede sistema SPP, da se znižajo s tem povezani upravni stroški, hkrati pa zagotovijo zanesljivi rezultati. Pristop je torej zasnovan tako, da se kar najbolj uporabijo že obstoječi podatki na ladjah.

Operativne lastnosti predlaganega sistema SPP bi torej bile:

- osredotočiti se na CO<sub>2</sub> kot prevladujoči toplogredni plin z ladij in druge za podnebje pomembne informacije, kot so informacije o učinkovitosti, da se odpravijo tržne ovire za izvajanje stroškovno učinkovitih ukrepov za zmanjšanje emisij in da se sistem SPP uskladi z razpravami v okviru organizacije IMO o standardih učinkovitosti za obstoječe ladje,
- izračunati letne emisije CO<sub>2</sub> na podlagi porabe goriva in vrste goriva ter energetske učinkovitosti z uporabo razpoložljivih podatkov iz ladijskih dnevnikov, opoldanskih poročil in dobavnic za gorivo,

- uporabiti obstoječe strukture in organe pomorskega sektorja, zlasti priznane organizacije, za preverjanje poročil o emisijah in izdajo dokumentov o skladnosti,
- izključiti majhne onesnaževalce (ladje z bruto tonažo manj kot 5 000 BT), ki pomenijo približno 40 % ladjevja, vendar samo 10 % vseh emisij.

Načeloma bi lahko sistem SPP zajemal tudi emisije drugih toplogrednih plinov, povzročitelje sprememb podnebne ravnovesja in onesnaževala zraka, kot sta SO<sub>x</sub> in NO<sub>x</sub>. S takim celostnim pristopom bi bilo mogoče zagotoviti širok nabor ustreznih okoljskih informacij, hkrati pa bi se učinki sinergije izkoristili v prid sektorja ladijskega prometa in javnih organov. Vendar je predlagani pristop za racionalni sistem SPP, ki temelji na obstoječih dokumentih in opremi na ladjah, mogoče uporabiti le za meritve emisij CO<sub>2</sub>. Poleg tega merilne opreme, potrebne za druge emisije poleg CO<sub>2</sub>, ni mogoče šteti za dovolj zanesljivo in komercialno razpoložljivo za uporabo na morju. Zato bi bilo treba na tej stopnji predlagani sistem SPP uporabljati samo za emisije CO<sub>2</sub>. Ta obseg uporabe bi bilo primerno preučiti pozneje.

Kar zadeva geografski obseg za spremljanje, bodo načeloma za vse ladje ne glede na njihovo zastavo nediskriminacijsko zajete naslednje poti:

- plovbe znotraj EU;
- plovbe od zadnjega pristanišča zunaj EU do prvega pristanišča postanka v EU (vstopne plovbe);
- plovbe od pristanišča v EU do naslednjega pristanišča postanka zunaj EU (izstopne plovbe).

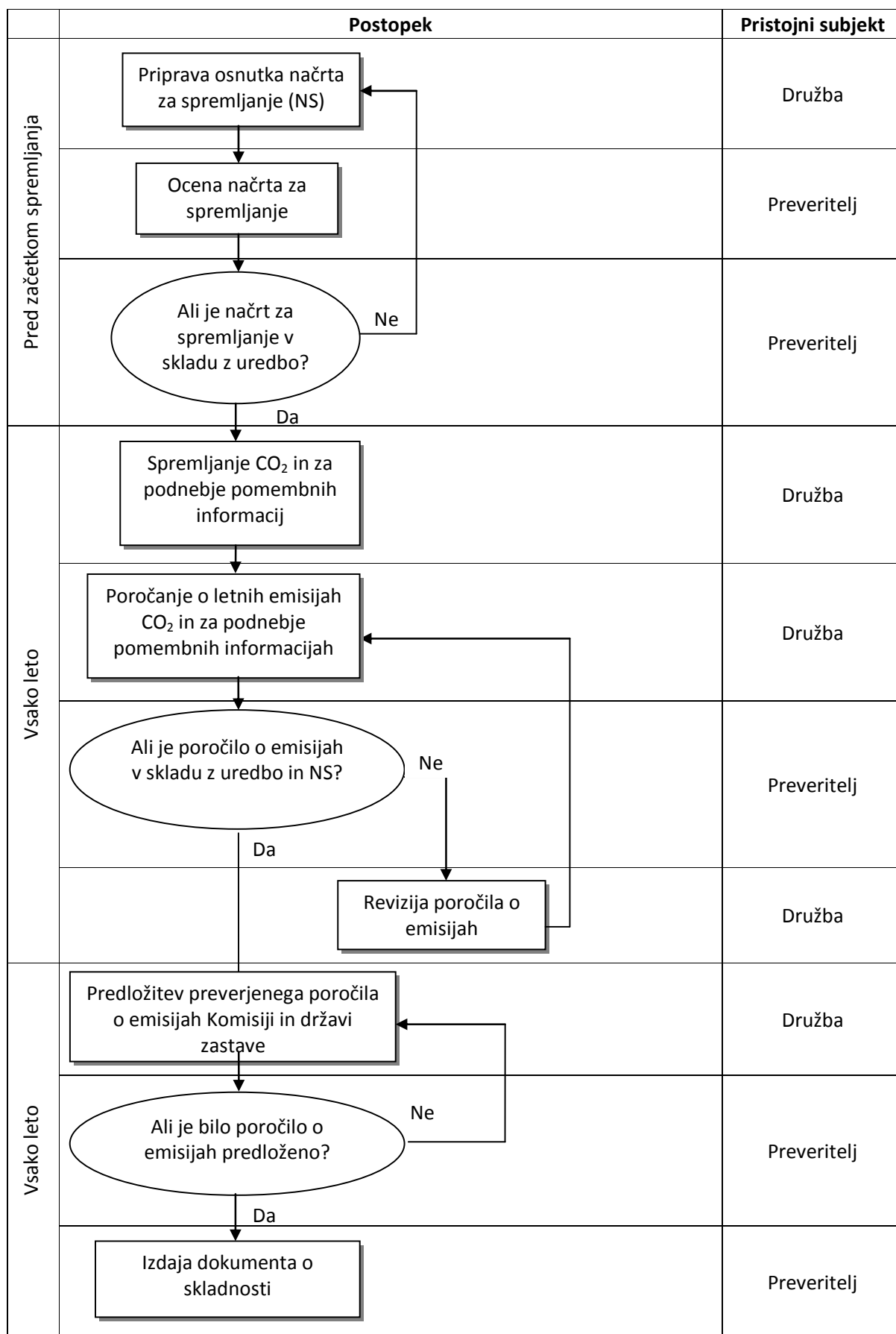
Ciklus skladnosti bo temeljil na standardnem pristopu. Predlaga se, naj se uporabi racionalen pristop in naj se Komisiji, ki ji bo pomagala Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), dodeli omejeno število nalog. Naloge, povezane s preverjanjem načrtov za spremljanje in poročil o emisijah, komuniciranjem z lastniki in upravljavci ladij ter izdajo dokumentov o skladnosti, bi opravljale akreditirane tretje osebe preveritelji. Taki organi, med katerimi so lahko priznani organi, že imajo veliko izkušenj in imajo pomembno vlogo na področju pomorske varnosti. Izpolnjevanje obveznosti sistema SPP bi zagotavljale države članice, natančneje organi države pristanišča, ki bi izkoristili obstoječe nadzorne mehanizme države zastave in države pristanišča ter podatke, ki jih objavlja Komisija.

Predlagani sistem SPP bi bilo mogoče le z nekaj prilagoditvami pretvoriti v globalni sistem, saj uporablja mednarodno zahtevane dokumente in obstoječe strukture, kot so organi države zastave in države pristanišča ter klasifikacijski zavodi.

Za lažje izvajanje predlaganega sistema SPP je potrebnih več posebnih pravil za preverjanje in akreditacijo preveriteljev. Poleg tega bi bilo treba na podlagi znanstvenih dokazov in razvoja mednarodnih standardov znova pregledati opis štirih metod za spremljanje in določitev drugih za podnebje pomembnih informacij, kot so kazalniki učinkovitosti iz prilog I in II k predlagani uredbi. Komisijo je zato treba pooblastiti za sprejemanje ustreznih delegiranih aktov.

Za poenostavitev priprave načrtov za spremljanje, poročanja o emisijah ter drugih za podnebje pomembnih informacijah in njihovega preverjanja se bodo uporabljale elektronske predloge. Te bo zagotovila in sprejela Komisija na podlagi izvedbenih aktov.

Faze postopka SPP so prikazane na spodnji sliki.



### 3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

#### *Pravna podlaga*

Pravna podlaga za zakonodajni predlog je člen 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Cilj predloga, tj. boj proti podnebnim spremembam, je legitimen cilj s področja uporabe člena 191(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Cilj zakonodajnega predloga je zagotoviti spremljanje emisij toplogrednih plinov z ladij in poročanje o njih ter tako izboljšati razpoložljivost informacij za oblikovanje politike in odločanje v okviru zavez Unije na področju podnebnih sprememb ter zagotoviti spodbude za prizadevanja za blažitev podnebnih sprememb. Tega cilja ni mogoče doseči s sredstvi, ki bi bila manj omejevalna od zakonodajnega predloga.

#### *Načelo subsidiarnosti*

Ukrepi Unije so upravičeni, če se upošteva načelo subsidiarnosti.

#### (a) Nadnacionalna narava težave (preskus nujnosti)

Nadnacionalna narava podnebnih sprememb in pomorskega prometa sta pomembna elementa pri odločanju, ali so ukrepi Unije nujni. Le z nacionalnimi ukrepi ne bi bilo mogoče izpolniti ciljev, določenih z belo knjigo o prometu. Zato mora Unija oblikovati okvir, ki bo omogočil izpolnjevanje mednarodnih zahtev in zahtev Unije ter s katerim bodo zagotovljeni usklajeno spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje.

#### (b) Preskus učinkovitosti (dodana vrednost)

Ukrepanje na ravni Unije bi imelo zaradi svoje učinkovitosti jasne koristi v primerjavi z ukrepanjem na ravni držav članic. Ker so splošne zaveze glede podnebnih sprememb sprejete na ravni Unije, vključno s ciljem zmanjšanja emisij za sektor pomorskega prometa do leta 2050, kot je določen z belo knjigo o prometu, je učinkovito, da se tudi potrebna pravila za sistem SPP oblikujejo na tej ravni. Poleg tega bo s tem pravnim okvirom zagotovljena učinkovitost, ker se bo usklajeni sistem SPP uporabljal za ladijske plovbe med pristanišči različnih držav članic, ki pomenijo približno 90 % postankov v pristaniščih držav članic EU. Nadalje lahko ukrepanje na ravni EU prepreči izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, saj bodo tako za ladje, ki priplujejo v pristanišča EU, veljale enake okoljske omejitve.

#### *Načelo sorazmernosti*

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov.

Ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje cilja zbiranja zanesljivih podatkov o emisijah toplogrednih plinov z ladij. Poleg tega metodologija sistema SPP iz predlagane uredbe temelji na informacijah, ki so že zdaj na voljo na ladjah. Dodatna oprema ne bo potrebna.

Sorazmernost predlaganega ukrepa je zagotovljena tudi z osredotočanjem na emisije CO<sub>2</sub>, ki pomenijo približno 98 % emisij toplogrednih plinov iz sektorja ladijskega prometa, in na velike ladje z bruto tonažo več kot 5 000 bruto ton (BT). S tem je izključena skoraj polovica od približno 19 000 ladij z bruto tonažo več kot 300 BT, ki so leta 2010 priplule v pristanišča EU,<sup>14</sup> hkrati pa je še vedno zajetih približno 90 % vseh emisij z ladij.

---

<sup>14</sup> IHS Fairplay, 2011.



#### **4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE**

Kot je podrobno opisano v oceni finančnih posledic, ki je priložena tej uredbi, se bo uredba izvajala z uporabo obstoječega proračuna in ne bo vplivala na večletni finančni okvir. Pričakujejo se omejeni stroški za razvoj IT v višini približno 0,5 milijona EUR zaradi nujne prilagoditve obstoječega orodja, ki ga gosti in upravlja agencija EMSA. Sodelovanje agencije EMSA je odvisno od ustrezne pomožne naloge agencije, ki jo mora sprožiti in odobriti upravni odbor agencije EMSA.

#### **5. NEOBVEZNI ELEMENTI**

*Klavzula o ponovnem pregledu/spremembi*

Predlog vključuje določbo, ki Komisiji omogoča ponoven pregled te uredbe glede na prihodnji mednarodni razvoj dogodkov, zlasti če bi organizacija IMO uvedla globalni sistem SPP. V takem primeru je treba predlog uredbe znova pregledati in po potrebi spremeniti, da se določbe o sistemu SPP uskladijo z mednarodnim sistemom.

Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>15</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>16</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sveženj ukrepov za podnebne spremembe in obnovljivo energijo,<sup>17</sup> v katerem se zahteva, naj k zmanjšanju emisij prispevajo vsi sektorji gospodarstva, vključno z mednarodnim pomorskim prometom, vključuje jasno nalogo: „Če države članice ne bodo odobrile nikakršnega mednarodnega sporazuma, ki bi bil sprejet v okviru Mednarodne pomorske organizacije in ki bi imel zastavljen cilj za zmanjšanje emisij mednarodnega pomorskega prometa, ali če Skupnost ne bo do 31. decembra 2011 odobrila takega sporazuma, sprejetega v okviru UNFCCC, bi Komisija morala predlagati, da se mednarodne pomorske emisije vključijo v obveze zmanjšanja emisij Skupnosti in da predlagani akt začne veljati do leta 2013. Tak predlog bi moral zmanjšati na najnižjo raven morebitni negativni učinek na konkurenčnost Skupnosti ob upoštevanju možnih koristi za okolje.“
- (2) Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je julija 2011 sprejela tehnične in operativne ukrepe, zlasti projektni indeks energetske učinkovitosti (EEDI) za nove ladje in načrt upravljanja energetske učinkovitosti ladij (SEEMP), ki bosta prinesla izboljšanje v smislu zmanjšanja pričakovanega povečanja emisij toplogrednih plinov, vendar sama ne moreta privedi do nujnega zmanjšanja absolutnih emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega ladijskega prometa v skladu s svetovnim ciljem omejitve povišanja globalne temperature na 2°C.
- (3) Glede na podatke organizacije IMO bi bilo mogoče z izvajanjem operativnih ukrepov in obstoječimi tehnologijami specifično porabo energije in emisije CO<sub>2</sub> z ladij

---

<sup>15</sup> UL C, , str. .

<sup>16</sup> UL C, , str. .

<sup>17</sup> Odločba št. 406/2009/ES in Direktiva 2009/29/ES.

zmanjšati za do 75 %; precejšen del teh ukrepov je mogoče šteti za stroškovno učinkovite, saj se operativni ali naložbeni stroški povrnejo z nižjimi stroški za gorivo.

- (4) Najboljša možnost za zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida iz ladijskega prometa na ravni Unije ostaja vzpostavitev sistema za spremljanje emisij CO<sub>2</sub>, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) na podlagi porabe goriva ladij, ki bi bila prvi korak postopnega pristopa k vključitvi emisij pomorskega prometa v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.
- (5) Sprejemanje ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in porabe goriva omejujejo tržne ovire, kot so pomanjkanje zanesljivih informacij o učinkovitosti porabe goriva pri ladjah ali razpoložljivih tehnologij za posodobitev ladij, slab dostop do finančnih sredstev za naložbe v učinkovitost ladij in deljene pobude, saj lastniki ladij ne bi imeli koristi od naložb v učinkovitost ladij, če račune za gorivo plačujejo upravljavci.
- (6) Rezultati posvetovanja z deležniki in razprav z mednarodnimi partnerji kažejo, da bi moral biti prvi korak postopnega pristopa k vključitvi emisij pomorskega prometa v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov izvajanje zanesljivega sistema SPP za emisije CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa, ki bi mu pozneje sledilo določanje cen za te emisije. Ta pristop omogoča lažje doseganje pomembnega napredka na mednarodni ravni pri dogovoru o ciljnih zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in nadaljnjih ukrepih za doseganje teh zmanjšanj s čim nižjimi stroški.
- (7) Z uvedbo sistema SPP Unije naj bi se emisije do leta 2030 zmanjšale za do 2 % v primerjavi z nespremenjenim stanjem, skupni neto stroški pa znižali za do 1,2 milijarde EUR, saj bi sistem lahko prispeval k odpravi tržnih ovir, zlasti tistih, povezanih s pomanjkljivimi informacijami o učinkovitosti ladij. To znižanje stroškov prevoza bi moralo spodbuditi mednarodno trgovino. Poleg tega je zanesljiv sistem SPP osnovni pogoj za vsak tržni ukrep ali standard učinkovitosti, naj se ta uporablja na ravni EU ali svetovni ravni. Zagotavlja tudi zanesljive podatke za določitev natančnih ciljev zmanjšanja emisij in oceno napredka prispevka pomorskega prometa k doseganju nizkoogljičnega gospodarstva.
- (8) V spremljanje bi bilo treba vključiti vse plovbe znotraj Unije, vse vstopne plovbe od zadnjega pristanišča zunaj Unije do prvega pristanišča postanka v Uniji in vse izstopne plovbe od pristanišča v Uniji do naslednjega pristanišča postanka zunaj Unije. Zajeti bi bilo treba tudi emisije CO<sub>2</sub> v pristaniščih Unije, tudi takrat ko ladje zasidrane ali se premikajo po pristanišču, zlasti ker so na voljo posebni ukrepi za njihovo zmanjšanje ali preprečitev. Ta pravila bi bilo treba uporabljati nediskriminacijsko za vse ladje ne glede na njihovo zastavo.
- (9) Predlagani sistem SPP bi moral biti v obliki uredbe zaradi zapletene in zelo tehnične narave uvedenih določb ter potrebe po uporabi enotnih pravil po vsej Uniji, da se upošteva mednarodna narava pomorskega prometa s številnimi ladjami, ki naj bi priplule v pristanišča različnih držav članic, in olajša izvajanje po vsej Uniji.
- (10) Zanesljivi sistem SPP Unije za ladje bi moral temeljiti na izračunu emisij na podlagi goriva, porabljenega na plovbah od pristanišč Unije in do njih, saj podatki o prodaji goriva ne morejo zagotoviti dovolj natančnih ocen porabe goriva v tem določenem obsegu zaradi velike prostornine ladijskih tankov.
- (11) Sistem SPP Unije bi moral zajemati tudi druge za podnebje pomembne informacije, ki omogočajo določitev učinkovitosti ladij ali nadaljnjo analizo vzrokov za nastajanje emisij. Sistem SPP Unije je s takim področjem uporabe usklajen tudi z mednarodnimi

pubudami za uvedbo standardov učinkovitosti za obstoječe ladje, ki zajemajo tudi operativne ukrepe, in prispeva k odpravi tržnih ovir, povezanih s pomanjkanjem informacij.

- (12) Da bi bilo upravno breme za lastnike in upravljavce ladij, zlasti za mala in srednje velika podjetja, čim manjše ter da bi optimizirali razmerje med koristmi in stroški sistema SPP, ne da bi bil ogrožen cilj zajetja prevladujočega deleža emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, bi bilo treba pravila o SPP uporabljati samo za velike onesnaževalce. Po podrobni objektivni analizi velikosti in emisij ladij, ki prihajajo v pristanišča Unije in odhajajo iz njih, je bil določen prag 5 000 bruto ton. Ladje z bruto tonažo več kot 5 000 (BT) pomenijo približno 55 % ladij, ki priplujejo v pristanišča Unije, in predstavljajo približno 90 % z njimi povezanih emisij. S tem nediskriminacijskim pragom bi zagotovili zajetje najpomembnejših onesnaževalcev. Nižji prag bi povzročil večje upravno breme, medtem ko bi višji prag omejil zajetje emisij in s tem okoljsko učinkovitost sistema.
- (13) Zaradi dodatnega zmanjšanja upravnega bremena za lastnike in upravljavce ladij bi morala biti pravila spremljanja osredotočena na CO<sub>2</sub> kot daleč najpomembnejši toplogredni plin, ki ga proizvaja pomorski promet in ki pomeni do 98 % vseh emisij toplogrednih plinov tega sektorja.
- (14) V pravilih bi bilo treba upoštevati obstoječe zahteve in podatke, ki so že na voljo na ladjah; lastnikom ladij bi bilo torej treba omogočiti, da izberejo eno od naslednjih štirih metod za spremljanje: uporabo dobavnic za gorivo, spremljanje tanka z ladijskim gorivom, merilnike pretoka za upoštevne procese izgorovanja ali neposredne meritve emisij. Izbira metode in dodatne podrobnosti o uporabi izbrane metode bi morale biti navedene v načrtu za spremljanje posamezne ladje.
- (15) Vsako družbo, ki je v celotnem poročevalnem obdobju odgovorna za ladjo, ki opravlja dejavnosti ladijskega prevoza, bi bilo treba šteti za odgovorno za vse zahteve glede spremljanja in poročanja v tem poročevalnem obdobju, vključno s predložitvijo zadovoljivo preverjenega poročila o emisijah. V primeru spremembe lastništva bo novi lastnik odgovoren samo za obveznosti spremljanja in poročanja v zvezi s poročevalnim obdobjem, v katerem je bila opravljena sprememba lastništva. Za lažje izpolnjevanje teh obveznosti bi moral novi lastnik prejeti izvod zadnjega načrta za spremljanje in morebitni dokument o skladnosti. S spremembo lastništva bi bilo treba spremeniti tudi načrt za spremljanje, da se novemu lastniku ladje omogoči sprejetje lastnih odločitev v zvezi z metodologijo spremljanja.
- (16) Drugi toplogredni plini, povzročitelji sprememb podnebne ravnovesja ali onesnaževala zraka na tej stopnji ne bi smeli biti zajeti s sistemom SPP Unije, sicer bi bilo treba namestiti merilno opremo, ki ni dovolj zanesljiva in komercialno razpoložljiva ter bi lahko ovirala izvajanje sistema SPP Unije.
- (17) Da bi bilo upravno breme za lastnike in upravljavce ladij čim manjše, bi bilo treba poročanje in objavo sporočenih informacij organizirati na letni ravni. Vprašanja zaupnosti bi bilo treba rešiti z omejitvijo objave emisij, porabe goriva in informacij v zvezi učinkovitostjo na letna povprečja in zbirne podatke. Podatke, sporočene Komisiji, bi bilo treba združiti s statistiko, če so pomembni za razvoj, pripravo in izkazovanje evropske statistike v skladu s Sklepom Komisije 2012/504/EU z dne 17. septembra 2012 o Eurostatu<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> UL L 251, 18.9.2012, str. 49.

- (18) S preverjanjem, ki ga izvajajo akreditirani preveritelji, bi bilo treba zagotoviti, da so načrti za spremljanje in poročila o emisijah pravilni ter v skladu z zahtevami, opredeljenimi v tej uredbi. Kot pomemben element za poenostavitev preverjanja bi morali preveritelji preverjati verodostojnost podatkov, tako da bi sporočene podatke primerjali z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti. Take ocene bi lahko zagotovila Komisija. Preveritelji bi morali biti neodvisne in usposobljene osebe ali pravni subjekti, ki bi jih morali akreditirati nacionalni akreditacijski organi, ustanovljeni v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93<sup>19</sup>.
- (19) Dokument o skladnosti, ki ga izda preveritelj, bi bilo treba hraniti na ladji, da se dokaže skladnost z obveznostmi za spremljanje, sporočanje in preverjanje. Preveritelji bi morali o izdaji takih dokumentov obvestiti Komisijo.
- (20) Evropska agencija za pomorsko varnost (ESMA) bi morala na podlagi izkušenj iz podobnih nalog, povezanih s pomorsko varnostjo, pomagati Komisiji z izvajanjem nekaterih nalog.
- (21) Ob neupoštevanju določb te uredbe bi bilo treba uporabiti sankcije. Izvrševanje obveznosti, povezanih s sistemom SPP, bi moralo temeljiti na obstoječih instrumentih, zlasti tistih, uvedenih na podlagi Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta o skladnosti z zahtevami države zastave<sup>20</sup> in Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča<sup>21</sup>, ter na informacijah o izdaji dokumentov o skladnosti. Komisija bi morala dokument, s katerim je potrjeno, da ladja izpolnjuje obveznosti glede spremljanja in poročanja, dodati na seznam spričeval in dokumentov iz člena 13(1) Direktive 2009/16/ES.
- (22) Direktiva 2009/16/ES določa zadržanje ladij, če na krovu nimajo zahtevanih spričeval. Za ladje, ki več kot eno poročevalno obdobje niso izpolnjevale obveznosti glede spremljanja in sporočanja, je vseeno primerno določiti možnost izгона. To možnost bi bilo treba uporabljati tako, da bi bilo mogoče stanje popraviti v razumnem času.
- (23) Uredbo (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2013 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih ter poročanju o drugih informacijah v zvezi s podnebnimi spremembami na nacionalni ravni in ravni Unije<sup>22</sup> bi bilo treba spremeniti, da se določijo zahteve za države članice glede spremljanja emisij CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa in poročanje o njih v skladu s to uredbo.
- (24) Sistem SPP Unije bi se moral uporabljati kot model za izvajanje globalnega sistema SPP. Zaželen je globalni sistem SPP, saj bi ga bilo mogoče zaradi širšega področja uporabe šteti za učinkovitejšega. V tem okviru bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe redno sporočati organizaciji IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter organizaciji IMO predlagati ustrezne podatke. Če bo dosežen dogovor o globalnem sistemu SPP, bi morala Komisija znova pregledati sistem SPP Unije in ga uskladiti z globalnim sistemom.

---

<sup>19</sup> UL L 218, 13.8.2008, str. 30.

<sup>20</sup> UL L 131, 28.5.2009, str. 132.

<sup>21</sup> UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

<sup>22</sup> UL L 165, 18.6.2013, str. 13–40.

- (25) Da bi se izkoristili najboljše razpoložljive prakse in znanstveni dokazi, bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi s ponovnim pregledom nekaterih tehničnih vidikov spremljanja emisij CO<sub>2</sub> z ladij in poročanja o njih ter nadaljnjo določitev pravil za preverjanje poročil o emisijah in akreditacijo preveriteljev. Zlasti je pomembno, da se Komisija med pripravami ustrezno posvetuje, tudi s strokovnjaki. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti sočasno, pravočasno in ustrezno predložitev zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (26) Za zagotovitev enotnih pogojev za uporabo avtomatiziranih sistemov in standardnih elektronskih predlog za skladno poročanje Komisiji in vključenim državam o emisijah in drugih za podnebje pomembnih informacijah bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta nujna izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije<sup>23</sup>.
- (27) Države članice zaradi mednarodne narave pomorskega prometa ne morejo same zadovoljivo doseči cilja predlaganih ukrepov, tj. spremljati emisije CO<sub>2</sub> z ladij, poročati o njih in jih preverjati, kar je prvi korak postopnega pristopa k zmanjšanju teh emisij, ampak ga je mogoče zaradi obsega in učinkov ukrepov lažje doseči na ravni Unije. Unija lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (28) Pravila o vzpostavitvi sistema SPP bi morala biti v skladu z določbami Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 95/46/ES z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov<sup>24</sup> ter Uredbo (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov<sup>25</sup>.
- (29) Ta uredba bi morala začeti veljati 1. julija 2015, da se državam članicam in zadevnim deležnikom zagotovi dovolj časa za sprejetje potrebnih ukrepov za učinkovito uporabo te uredbe pred začetkom prvega poročevalnega obdobja 1. januarja 2018 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

## POGLAVJE I SPLOŠNE DOLOČBE

### *Člen 1*

#### **Vsebina**

Ta uredba določa pravila za natančno spremljanje emisij ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>) in drugih za podnebje pomembnih informacij z ladij, ki priplujejo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, so v njem ali odplujejo iz njega, poročanje o emisijah in njihovo preverjanje zaradi spodbujanja stroškovno učinkovitega zmanjševanja emisij CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa.

<sup>23</sup> UL L 251, 18.9.2012, str. 49.

<sup>24</sup> UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

<sup>25</sup> UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

## Člen 2

### Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za ladje z bruto tonažo več kot 5 000 BT v zvezi z emisijami, ki jih spustijo med plovbami od zadnjega pristanišča postanka do pristanišča pod jurisdikcijo države članice in od pristanišča pod jurisdikcijo države članice do naslednjega pristanišča postanka ter v samih pristaniščih pod jurisdikcijo države članice.
2. Ta uredba se ne uporablja za vojne ladje, pomožne ladje mornarice, ribiške ladje ali ladje za predelavo rib, lesene ladje enostavne gradnje, ladje brez mehanskega pogona in državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene.

## Člen 3

### Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „emisije“ pomeni izpust CO<sub>2</sub> v ozračje z ladij iz člena 2;
- (b) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče, v katerem se ladja ustavi, da natovori ali raztovori tovor ali da vkrcra ali izkrcra potnike, razen postankov, namenjenih izključno oskrbi z gorivom ali svežimi zalogami in/ali menjavi posadke;
- (c) „družba“ pomeni lastnika ladje, kot je določena v členu 2, ali katero koli drugo osebo, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za njeno upravljanje;
- (d) „bruto tonaža“ (BT) pomeni metrično bruto tonažo, izračunano v skladu s predpisi o izmeri tonaže iz Priloge 1 k Mednarodni konvenciji o izmeri tonaže ladij iz leta 1969;
- (e) „preveritelj“ pomeni pravni subjekt, ki izvaja dejavnosti preverjanja in ga je akreditiral nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>26</sup> ter to uredbo;
- (f) „preverjanje“ pomeni dejavnosti, ki jih izvaja preveritelj za oceno skladnosti dokumentov, ki jih predloži družba, z zahtevami iz te uredbe;
- (g) „druge za podnebje pomembne informacije“ pomeni informacije v zvezi s porabo goriva, opravljeno prevozno dejavnostjo in energetske učinkovitostjo ladij, ki omogočajo analizo trendov emisij in oceno delovanja ladij;
- (h) „faktor emisije“ pomeni povprečno stopnjo emisije toplogrednega plina glede na podatke o dejavnosti toka vira ob predvidevanju popolne oksidacije za izgorevanje in popolne pretvorbe za vse druge kemijske reakcije;
- (i) „negotovost“ pomeni parameter, povezan z rezultatom določitve količine, ki opredeljuje razpršenost vrednosti, ki bi se lahko pripisale posamezni količini, vključno z učinki sistematičnih in naključnih faktorjev, pri čemer je izražena v odstotkih in opisuje interval zaupanja pri povprečni vrednosti, ki sestavlja 95 % vrednosti ob upoštevanju nesimetričnosti razdelitve vrednosti;

<sup>26</sup> UL L 218, 13.8.2008, str. 30.

- (j) „konservativno“ pomeni, da je opredeljena skupina domnev, da se preprečijo prenizke ocene letnih emisij ali previsoke ocene razdalj ali količin prepeljanega tovora;
- (k) „tone CO<sub>2</sub>“ pomeni metrične tone CO<sub>2</sub>;
- (l) „poročevalno obdobje“ pomeni eno koledarsko leto, v katerem je treba spremljati emisije in poročati o njih.

## POGLAVJE II SPREMLJANJE IN POROČANJE

### ODDELEK 1

#### Načela in metode za spremljanje in poročanje

##### *Člen 4*

#### Splošna načela za spremljanje in poročanje

1. Družbe za vsako ladjo spremljajo in sporočijo količino in vrsto goriva, porabljenega v koledarskem letu v vsakem pristanišču pod jurisdikcijo države članice in za vsako plovbo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice in iz njega, v skladu z odstavki od 2 do 6.
2. Spremljanje in poročanje sta popolni in zajemata vse emisije iz izgorevanja goriv. Družbe izvajajo ustrezne ukrepe za preprečevanje vrzeli v podatkih v poročevalnem obdobju.
3. Spremljanje in poročanje sta dosledni in primerljivi. Družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nabore podatkov, za katere veljajo spremembe in odstopanja, ki jih odobri preveritelj.
4. Družbe pridobijo, zapišejo, zberejo, analizirajo in dokumentirajo podatke, pridobljene pri spremljanju, vključno s predpostavkami, sklicevanji, faktorji emisije in podatki o dejavnosti, na pregleden način, ki preveritelju omogoča ponovitev določanja emisij.
5. Družbe zagotovijo, da določanje količine emisije ni sistematično in zavestno netočno. Vire netočnosti opredelijo in jih zmanjšajo.
6. Družbe omogočijo razumno zagotavljanje celovitosti podatkov o emisijah, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.

##### *Člen 5*

#### Metode za spremljanje emisij v pomorskem prometu in poročanje o njih

Za namene člena 4(1), (2) in (3) družbe določijo emisije in druge za podnebje pomembne informacije za vsako od svojih ladij z bruto tonažo več kot 5 000 BT v skladu z eno od metod, določenih v Prilogi I.

### ODDELEK 2

#### NAČRT ZA SPREMLJANJE



## Člen 6

### Vsebina in predložitev načrta za spremljanje

1. Družbe do 31. avgusta 2017 preveriteljem predložijo načrt za spremljanje, v katerem je navedena metoda, ki so jo izbrale za spremljanje emisij in drugih za podnebje pomembnih informacij ter poročanje o njih, za vsako od svojih ladij z bruto tonažo več kot 5 000 BT.
2. Z odstopanjem od odstavka 1 družba za ladje, za katere se bo ta uredba prvič uporabljala po 1. januarju 2018, preveritelju predloži načrt za spremljanje nemudoma in najpozneje dva meseca po prvem postanku takih ladij v pristanišču pod jurisdikcijo države članice.
3. Načrt za spremljanje iz odstavka 1 zajema popolno in pregledno dokumentacijo metodologije spremljanja posamezne ladje ter vsebuje vsaj naslednje elemente:
  - (a) identifikacijo in vrsto ladje, vključno z imenom ladje, njeno registracijsko številko Mednarodne pomorske organizacije (IMO), pristaniščem vpisa ali matičnim pristaniščem in imenom lastnika ladje;
  - (b) ime družbe ter naslov, telefonsko številko, številko telefaksa in e-naslov kontaktne osebe;
  - (c) opis virov emisij na ladji, kot so glavni motorji, pomožni motorji, kotli in generatorji inertnega plina, ter vrst goriva, ki se uporabljajo;
  - (d) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za posodabljanje popolnosti seznama virov emisij v letu spremljanja zaradi zagovitve popolnosti spremljanja emisij z ladje in poročanja o njih;
  - (e) opis postopkov, ki se uporabljajo za spremljanje popolnosti seznama plovb;
  - (f) opis postopkov za spremljanje porabe goriva ladje, vključno z:
    - (i) izbrano metodo, kot je določena v Prilogi I, za izračun porabe goriva vsakega vira emisije, skupaj z opisom uporabljene merilne opreme, kot je ustrezno;
    - (ii) postopki za merjenje polnjenja z gorivom in goriva v tankih, opisom vključenih merilnih instrumentov in postopki za evidentiranje, priklic, prenos in shranjevanje informacij o meritvah, kot je ustrezno;
    - (iii) izbrano metodo za določitev gostote, če je to ustrezno;
    - (iv) postopkom za zagotovitev, da je skupna negotovost meritev goriva skladna z zahtevami te uredbe, kjer je mogoče s sklicevanjem na nacionalne zakone, določbe v pogodbah s strankami ali standarde točnosti dobavitelja goriva;
  - (g) enotne faktorje emisije, uporabljene za vsako vrsto goriva, ali v primeru alternativnih goriv, metodologije za določitev faktorjev emisije, vključno z metodologijo za vzorčenje, metodami analize, opisom uporabljenih laboratorijev (in potrjeno akreditacijo po standardu ISO 17025, kjer je to ustrezno);
  - (h) opis postopkov za določanje podatkov o dejavnosti po posameznih plovbah, vključno s:

- (i) postopki, odgovornostmi in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje razdalje na opravljeno plovbo;
  - (ii) postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje prepeljanega tovora in števila potnikov, kot je ustrezno;
  - (iii) postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje časa, preživetega na morju med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda;
- (i) opis metode, ki jo je treba uporabiti za določitev nadomestnih podatkov za zapolnitev vrzeli v podatkih;
  - (j) datum zadnje spremembe načrta za spremljanje.
4. Družbe uporabljajo standardizirane načrte za spremljanje, pripravljene na podlagi predlog. Tehnična pravila o oblikovanju predlog za načrte za spremljanje iz odstavka 1 se določijo z izvedbenimi akti. Navedene izvedbene akte sprejme Komisija v skladu s postopkom iz člena 25(2) te uredbe.

#### *Člen 7*

##### **Spremembe načrta za spremljanje**

Družbe redno preverjajo, ali se v načrtu za spremljanje ladje upoštevata narava in delovanje ladje ter ali je metodologijo spremljanja mogoče izboljšati.

Družba spremeni načrt za spremljanje v naslednjih primerih:

- (a) ob spremembi lastništva ladij;
- (b) ob pojavu novih emisij zaradi novih virov emisij ali zaradi uporabe novih goriv, ki v načrt za spremljanje še niso vključena;
- (c) če se je zaradi uporabe novih vrst merilnih instrumentov, metod vzorčenja ali metod analize ali iz drugih razlogov spremenila razpoložljivost podatkov, kar je povzročilo večjo natančnost pri določanju emisij;
- (d) če je bilo ugotovljeno, da so podatki, ki izhajajo iz predhodno uporabljene metodologije spremljanja, nepravilni;
- (e) če načrt za spremljanje ni v skladu z zahtevami te uredbe in preveritelj od družbe zahteva, naj ga spremeni.

Družbe brez nepotrebnega odlašanja obvestijo preveritelje o vseh predlogih za spremembo načrta za spremljanje.

Vsako bistveno spremembo načrta za spremljanje mora oceniti preveritelj.

### **ODDELEK 3**

#### **SPREMLJANJE EMISIJ IN DRUGIH POMEMBNIH INFORMACIJ**

#### *Člen 8*

##### **Spremljanje dejavnosti v poročevalnem obdobju**

Družbe od 1. januarja 2018 na podlagi načrta za spremljanje, odobrenega v skladu s členom 13(1), spremljajo emisije za vsako ladjo po posameznih plovbah in na letni ravni, za

kar uporabijo eno od ustreznih metod, določenih v delu B Priloge I, in izračunajo emisije v skladu z delom A Priloge I.

#### *Člen 9*

##### **Spremljanje po posameznih plovbah**

Družbe na podlagi načrta za spremljanje, odobrenega v skladu s členom 13(1), za vsako ladjo in vsako plovbo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice ali iz njega v skladu z delom A Priloge I in Prilogo II spremljajo naslednje informacije:

- (a) pristanišče odhoda in pristanišče prihoda, vključno z datumom in uro odhoda in prihoda;
- (b) količino porabljenega goriva in faktor emisije za vsako vrsto goriva, skupaj ter ločeno za gorivo, porabljeno znotraj in zunaj območij nadzora nad emisijami;
- (c) izpuščeni CO<sub>2</sub>;
- (d) prepluto razdaljo;
- (e) čas, preživet na morju;
- (f) prepeljani tovor;
- (g) opravljeno prevozno dejavnost.

#### *Člen 10*

##### **Spremljanje na letni ravni**

Družba na podlagi načrta za spremljanje, odobrenega v skladu s členom 13(1), za vsako ladjo in vsako koledarsko leto v skladu z delom A Priloge I in Prilogo II spremlja naslednje parametre:

- (a) količino porabljenega goriva in faktor emisije za vsako vrsto goriva, skupaj ter ločeno za gorivo, porabljeno znotraj in zunaj območij nadzora nad emisijami;
- (b) skupni izpuščeni CO<sub>2</sub>;
- (c) skupne emisije CO<sub>2</sub> z vseh plovb med pristanišči pod jurisdikcijo države članice;
- (d) skupne emisije CO<sub>2</sub> z vseh plovb iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice;
- (e) skupne emisije CO<sub>2</sub> z vseh plovb v pristanišča pod jurisdikcijo države članice;
- (f) emisije CO<sub>2</sub>, nastale v pristaniščih pod jurisdikcijo države članice, ko je bila ladja zasidrana;
- (g) skupno prepluto razdaljo;
- (h) skupni čas, preživet na morju;
- (i) skupno opravljeno prevozno dejavnost;
- (j) povprečno energetska učinkovitost.

## ODDELEK 4

### POROČANJE

#### *Člen 11*

##### **Vsebina poročila o emisijah**

1. Družbe od leta 2019 vsako leto do 30. aprila Komisiji in organom zadevne države zastave za vsako ladjo pod njihovo odgovornostjo predložijo poročilo o emisijah, ki se nanaša na emisije in druge za podnebje pomembne informacije v celotnem poročevalnem obdobju ter ga je preveritelj v skladu z zahtevami iz člena 14 potrdil kot zadovoljivo.
2. V primeru spremembe lastništva ladij nova družba zagotovi, da vsaka ladja pod njeno odgovornostjo izpolnjuje zahteve te uredbe v zvezi s celotnim poročevalnim obdobjem, v katerem prevzame odgovornost za zadevno ladjo.
3. Družbe v poročilo o emisijah iz odstavka 1 vključijo naslednje informacije:
  - (a) identifikacijske podatke o ladji in družbi, ki vključujejo:
    - (i) ime ladje;
    - (ii) registracijsko številko IMO;
    - (iii) pristanišče vpisa ali matično pristanišče;
    - (iv) tehnično učinkovitost ladje (projektni indeks energetske učinkovitosti (EEDI) ali ocenjena indeksna vrednost (EIV) v skladu z resolucijo IMO MEPC.215 (63), kjer je to ustrezno);
    - (v) ime lastnika ladje;
    - (vi) naslov lastnika ladje in glavni kraj poslovanja;
    - (vii) ime družbe (če to ni lastnik ladje);
    - (viii) naslov družbe (če to ni lastnik ladje) in glavni kraj poslovanja;
    - (ix) naslov, telefonsko številko, številko telefaksa in e-naslov kontaktne osebe;
  - (b) informacije o uporabljeni metodi spremljanja in z njo povezani stopnji negotovosti;
  - (c) rezultate letnega spremljanja parametrov v skladu s členom 10.

#### *Člen 12*

##### **Oblika poročila o emisijah**

1. Poročilo o emisijah iz člena 11 se predloži z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za popolno izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami.
2. Tehnična pravila o določitvi oblike za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami iz odstavka 1, se določijo z izvedbenimi akti. Navedene izvedbene akte sprejme Komisija v skladu s postopkom iz člena 25(2) te uredbe.

#### POGLAVJE III

## PREVERJANJE IN AKREDITACIJA

### Člen 13

#### Obseg dejavnosti preverjanja in poročilo o preverjanju

1. Preveritelj oceni skladnost načrta za spremljanje iz člena 6 z zahtevami iz členov 6 in 7. Če ocena vsebuje priporočila, ki jih je treba vključiti v načrt za spremljanje, zadevna družba dopolni svoj načrt za spremljanje pred začetkom poročevalnega obdobja.
2. Preveritelj oceni skladnost poročila o emisijah z zahtevami iz členov od 8 do 11 ter prilog I in II.
3. Preveritelj zlasti zagotovi, da so bile emisije in druge za podnebje pomembne informacije, vključene v poročilo o emisijah, določene v skladu s členi 8, 9 in 10 ter načrtom za spremljanje iz člena 6. Zagotovi tudi, da so emisije in druge za podnebje pomembne informacije, navedene v poročilih, skladne z izračunanimi podatki iz drugih virov v skladu s prilogama I in II.
4. Če je z oceno ugotovljeno, da poročilo o emisijah, kolikor lahko presodi preveritelj, ne vsebuje bistvenih napačnih navedb in napak, preveritelj izda poročilo o preverjanju. V njem so podrobno navedene vse zadeve, pomembne za opravljeno delo preveritelja.
5. Če je z oceno ugotovljeno, da poročilo o emisijah vsebuje bistvene napačne navedbe, napake in nedoslednosti ali ne izpolnjuje zahtev iz členov 11 in 14 ter Priloge I, preveritelj o tem pravočasno obvesti družbo in jo pozove, naj znova predloži revidirano poročilo o emisijah. Družba popravi vse sporočene neskladnosti ali nedoslednosti, tako da omogoči pravočasno končanje postopka preverjanja. Preveritelj v poročilu o preverjanju navede, ali je družba med preverjanjem odpravila neskladnosti.

### Člen 14

#### Splošne obveznosti in načela za preveritelje

1. Preveritelj je neodvisen od družbe ali upravljavca zadevne ladje, dejavnosti, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe, pa opravlja v javnem interesu. Zato preveritelj in noben del istega pravnega subjekta nista družba ali upravljavec ladje, lastnik družbe ali v lasti družbe ali upravljavca ladje, prav tako ni preveritelj z družbo v odnosih, ki bi lahko vplivali na njegovo neodvisnost in nepristranskost.
2. Preveritelj pri preverjanju poročila o emisijah iz člena 11 in postopkov spremljanja, ki jih uporablja družba, oceni zanesljivost, verodostojnost in natančnost sistemov spremljanja ter sporočenih podatkov in informacij v zvezi z emisijami, zlasti:
  - (a) pripisa porabe goriva plovbam s področja uporabe te uredbe;
  - (b) sporočenih podatkov o porabi goriva ter s tem povezanih meritev in izračunov;
  - (c) izbire in uporabe faktorjev emisije;
  - (d) izračunov, s katerimi so bile določene skupne emisije;
  - (e) izračunov, s katerimi je bila določena energetska učinkovitost.

3. Preveritelj upošteva samo poročila, predložena v skladu s členom 11, če zanesljivi in verodostojni podatki in informacije dopuščajo določitev emisij z visoko stopnjo gotovosti in če je zagotovljeno naslednje:
  - (a) sporočeni podatki so skladni glede na ocenjene podatke na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja;
  - (b) v sporočenih podatkih ni nedoslednosti, zlasti če se skupna količina goriva, ki ga letno nabavi posamezna ladja, primerja s skupno porabo goriva na plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
  - (c) podatki so bili zbrani v skladu z veljavnimi pravili;
  - (d) zadevne evidence ladje so popolne in skladne.

#### *Člen 15*

#### **Postopki preverjanja**

1. Preveritelj opredeli morebitna tveganja v zvezi s postopkom spremljanja in poročanja, tako da sporočene emisije primerja z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja. Če se ugotovijo bistvena odstopanja, opravi dodatne analize.
2. Preveritelj opredeli morebitna tveganja v zvezi z različnimi koraki izračunov, tako da pregleda vse vire podatkov in uporabljene metodologije.
3. Upošteva vse učinkovite metode za nadzor nad tveganji, ki jih družba uporablja za znižanje stopnje negotovosti, ob upoštevanju natančnosti uporabljenih metod spremljanja.
4. Družba preveritelju zagotovi vse dodatne informacije, ki mu omogočijo postopke preverjanja. Preveritelj lahko med postopkom preverjanja opravi preglede na kraju samem, da ugotovi zanesljivost sporočenih podatkov in informacij.
5. Komisija je v skladu s členom 24 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi podrobneje določi pravila za dejavnosti preverjanja iz te uredbe in metode za akreditacijo preveriteljev. Ti delegirani akti temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členu 14, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

#### *Člen 16*

#### **Akreditacija preveriteljev**

1. Preveritelja, ki ocenjuje načrte za spremljanje in poročila o emisijah ter izdaja dokumente o preverjanju in o skladnosti iz členov 13 in 17, za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008.
2. Če ta uredba ne vsebuje posebnih določb o akreditaciji preveriteljev, se uporabljajo ustrezne določbe Uredbe (ES) št. 765/2008.
3. Komisija je v skladu s členom 24 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi podrobneje določi metode za akreditacijo preveriteljev.

### POGLAVJE IV

### SKLADNOST IN OBJAVA INFORMACIJ

## Člen 17

### Izdaja dokumenta o skladnosti

1. Če poročilo o emisijah iz člena 11 na podlagi poročila o preverjanju izpolnjuje zahteve iz členov od 11 do 15 ter zahteve iz prilog I in II, preveritelj izda dokument o skladnosti za zadevno ladjo.
2. Dokument o skladnosti iz odstavka 1 vključuje naslednje informacije:
  - (a) identiteto ladje (ime, registracijsko številko IMO in pristanišče vpisa ali matično pristanišče);
  - (b) ime in naslov ter glavni kraj poslovanja lastnika ladje;
  - (c) identiteto preveritelja;
  - (d) datum izdaje dokumenta o skladnosti (poročevalno obdobje, na katero se nanaša, in obdobje veljavnosti).
3. Dokumenti o skladnosti se štejejo za veljavne dokumente 18 mesecev po koncu poročevalnega obdobja.
4. Preveritelj o izdaji vsakega dokumenta o skladnosti nemudoma obvesti Komisijo in organ države zastave, informacije iz odstavka 2 pa pošlje z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za popolno izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami, ki jih Komisija določi v skladu s postopkom iz sedanje uredbe.
5. Tehnična pravila o določitvi oblike za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami iz odstavka 4, se določijo z izvedbenimi akti. Navedene izvedbene akte sprejme Komisija v skladu s postopkom iz člena 25(2) te uredbe.

## Člen 18

### Obveznost hranjenja veljavnega dokumenta o skladnosti na ladji

Od 30. junija 2019 imajo ladje, ki priplujejo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, so v njem ali odplujejo iz njega, na krovu veljaven dokument, izdan v skladu s členom 17, ki potrjuje, da ladja izpolnjuje obveznosti poročanja in spremljanja za zadevno poročevalno obdobje.

## Člen 19

### Izpolnjevanje obveznosti spremljanja in poročanja ter inšpekcijski pregledi

1. Vsaka država članica na podlagi informacij, objavljenih v skladu s členom 21(1), zagotovi, da ladje, ki plujejo pod njeno zastavo, izpolnjujejo zahteve glede spremljanja in poročanja, določene v členih od 8 do 12.
2. Vsaka država članica zagotovi, da inšpekcijski pregled ladje v pristanišču pod njeno jurisdikcijo vključuje preverjanje, ali ima ladja na krovu dokument o skladnosti iz člena 18.
3. Brez poseganja v odstavek 2 tega člena in na podlagi informacij, objavljenih v skladu s členom 21, država članica za vsako ladjo, ki ne izpolnjuje zahtev iz člena 21(2)(j) in (k) in ki je vstopila v pristanišče pod njeno jurisdikcijo, preveri, ali ima ladja na krovu dokument o skladnosti iz člena 18.

## Člen 20

### Kazni, izmenjava informacij in odločba o izgonu

1. Države članice določijo sistem kazni za neizpolnjevanje zahtev glede spremljanja in poročanja iz členov od 8 do 12 ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje uporabe navedenih kazni. Določene kazni niso manj stroge od kazni, ki so za upravljavce, ki ne izpolnjujejo obveznosti glede poročanja, predvidene v nacionalni zakonodaji o emisijah toplogrednih plinov, ter so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh določbah uradno obvestijo Komisijo do 1. julija 2017, brez odlašanja pa sporočijo tudi vse poznejše spremembe, ki vplivajo na te določbe.
2. Države članice vzpostavijo učinkovito izmenjavo informacij in učinkovito sodelovanje med svojimi nacionalnimi organi, ki zagotavljata izpolnjevanje zahtev glede spremljanja in poročanja, ali kjer je to ustrezno, organi, pristojnimi za postopke sankcioniranja. O nacionalnih postopkih sankcioniranja, ki jih začne katera koli država članica, se uradno obvestijo Komisija, Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), druge države članice in zadevna država zastave.
3. Nacionalni pristaniški organ lahko za ladje, ki več kot eno poročevalno obdobje ne izpolnjujejo zahtev glede spremljanja in poročanja, izda odločbo o izgonu, o kateri se uradno obvestijo Komisija, agencija EMSA, druge države članice in zadevna država zastave. Vsaka država članica zaradi izdaje take odločbe o izgonu zavrne vstop te ladje v vsa svoja pristanišča, dokler družba ne začne izpolnjevati zahtev glede spremljanja in poročanja v skladu s členi od 8 do 12, kar se potrdi s predložitvijo veljavnega dokumenta o skladnosti nacionalnemu pristaniškemu organu, ki je izdal odločbo o izgonu.

## Člen 21

### Objava informacij

1. Komisija do 30. junija vsako leto objavi emisije, sporočene v skladu s členom 11, in informacije o tem, kako družba izpolnjuje zahteve glede spremljanja in poročanja iz členov 11 in 17.
2. Objava iz odstavka 1 vključuje naslednje informacije:
  - (a) identiteto ladje (ime, registracijsko številko IMO in pristanišče vpisa ali matično pristanišče);
  - (b) identiteto lastnika ladje (ime in naslov lastnika in njegov glavni kraj poslovanja);
  - (c) tehnično učinkovitost ladje (EEDI ali EIV, kjer je to ustrezno);
  - (d) letne emisije CO<sub>2</sub>;
  - (e) skupno letno porabo goriva za plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
  - (f) povprečno letno porabo goriva in emisije toplogrednih plinov na prepluto razdaljo pri plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
  - (g) povprečno letno porabo goriva in emisije toplogrednih plinov na prepluto razdaljo in prepeljani tovor pri plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;



- (h) letni skupni čas, preživet na morju na plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
  - (i) uporabljeno metodologijo za spremljanje;
  - (j) datum izdaje in poteka veljavnosti dokumenta o skladnosti;
  - (k) identiteto preveritelja, ki je odobril poročilo o emisijah.
3. Komisija objavi letno poročilo o emisijah in druge za podnebje pomembne informacije iz pomorskega prometa.
  4. Agencija EMSA pomaga Komisiji pri izvajanju členov 11, 12, 17 in 21 te uredbe v skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>27</sup>.

## POGLAVJE V

### MEDNARODNO SODELOVANJE

#### *Člen 22*

#### **Mednarodno sodelovanje**

1. Komisija organizacijo IMO in druge ustrezne mednarodne organe redno obvešča o izvajanju te uredbe, da bi olajšala oblikovanje mednarodnih pravil v okviru organizacije IMO za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje.
2. Komisija s tretjimi državami ohranja tehnično izmenjavo o izvajanju te uredbe, zlasti nadaljnjem razvoju metod za spremljanje, organizaciji poročanja in preverjanju poročil o emisijah.
3. Če se doseže mednarodni dogovor o globalnih ukrepih za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, Komisija znova pregleda to uredbo in lahko predlaga njene spremembe, če je to ustrezno.

## POGLAVJE VI

### PRENESENA IN IZVEDBENA POOBLASTILA TER KONČNE DOLOČBE

#### *Člen 23*

#### **Prenos pooblastila**

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi se dopolnijo in spremenijo določbe prilog I in II, da se upoštevajo najnovejši razpoložljivi znanstveni dokazi in zadevni podatki na voljo na ladjah ter ustrezna mednarodna pravila in mednarodno sprejeti standardi, da se opredelijo najnatančnejše in najučinkovitejše metode za spremljanje emisij ter da se izboljša natančnost zahtevanih informacij v zvezi s spremljanjem emisij in poročanjem o njih, se na Komisijo prenese pod pogoji, določenimi v členu 24, kolikor se nanaša na nebistvene elemente te uredbe.

---

<sup>27</sup> UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

## Člen 24

### Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 15, 16 in 23 se na Komisijo prenese za pet let od 1. julija 2015.
2. Pooblastilo iz člena 23 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, določen v navedenem sklepu. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Preklic ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
3. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
4. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 23, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila o navedenem aktu ne nasprotujeta ali če Evropski parlament in Svet pred iztekom tega roka obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

## Člen 25

### Izvedbeni akti

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 8 Direktive 93/389/ES. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

## Člen 26

### Spremembe Uredbe (EU) št. 525/2013

Uredba (EU) št. 525/2013 se spremeni:

1. V členu 1 Uredbe 525/2013<sup>28</sup> se doda naslednja točka (h):  
„(h) spremljanje emisij toplogrednih plinov z morskih ladij in poročanje o njih v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX.“
2. Vstavi se naslednji „člen 21a“:

### „Člen 21a

#### Poročanje o emisijah iz pomorskega prometa

- (1) Države članice Komisiji do 15. januarja vsako leto („leto X“) za leto X – 2 poročajo o emisijah CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX.
- (2) Komisija je v skladu s [členom 25 te uredbe] pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi podrobneje določi zahteve za spremljanje emisij CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa in poročanje o njih v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX ter ob upoštevanju, kjer je to ustrezno,

<sup>28</sup> UL L 165, 18.6.2013 str. 13–40.

ustreznih sklepov, ki jih sprejmejo organi UNFCCC in Kjotskega protokola, ali sporazumov, ki izhajajo iz njih ali jih nadomeščajo, ali sklepov, sprejetih v okviru Mednarodne pomorske organizacije.

(3) Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi strukturo, obliko in postopek, ki jih morajo države članice upoštevati pri predložitvi informacij o emisijah CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz [člena 26(2)].“

3. V člen 25(2), (3) in (5) se vstavi naslednje sklicevanje:  
„21a“.

#### *Člen 27*

#### **Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati 1. julija 2015.

Ta uredba je zavezujoča v celoti in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*

## PRILOGA I

### **Metode za spremljanje emisij toplogrednih plinov in drugih za podnebje pomembnih informacij ter poročanje o njih**

#### A. IZRAČUN PORABE GORIVA (člen 9)

Družbe za izračun porabe goriva upoštevajo naslednjo formulo:

poraba goriva x faktor emisije.

Poraba goriva vključuje gorivo, ki ga porabijo glavni motorji, pomožni motorji, kotli in generatorji inertnega plina.

Poraba goriva v pristaniščih, v katerih so ladje zasidrane, se izračuna posebej.

Načeloma se za faktorje emisije goriv uporabljajo privzete vrednosti, razen če se družba odloči uporabiti podatke o kakovosti goriva, navedene na dobavnicah za gorivo in uporabljene za dokaz skladnosti z veljavnimi predpisi o emisijah žvepla.

Privzeti faktorji emisije temeljijo na najnovejših razpoložljivih vrednostih IPCC. Izpeljejo se lahko iz Priloge VI k Uredbi Komisije (EU) št. 601/2012 o spremljanju emisij toplogrednih plinov in poročanju o njih v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>29</sup>.

Za biogoriva in alternativna nefosilna goriva se uporabijo ustrezni faktorji emisije.

#### B. METODE ZA DOLOČANJE EMISIJ

Družba v načrtu za spremljanje opredeli, katera metodologija spremljanja se uporablja za izračun porabe goriva za vsako vrsto ladje pod njeno odgovornostjo, in zagotavlja dosledno uporabo izbrane metode.

Pri izbiri metodologije spremljanja se upoštevajo izboljšanja zaradi večje točnosti v primerjavi z dodatnimi stroški.

Uporabi se dejanska poraba goriva za vsako plovbo, ki se izračuna na podlagi ene od naslednjih metod:

- (a) dobavnica za gorivo in redni popisi zalog goriva v tankih;
- (b) spremljanje tankov z ladijskim gorivom na ladji;
- (c) merilniki pretoka za upoštevene postopke izgorevanja;
- (d) neposredne meritve emisij.

##### 1. Metoda A: dobavnice za gorivo in redni popisi zalog goriva v tankih

Ta metoda temelji na količini in vrsti goriva, kot sta opredeljeni na dobavnici za gorivo, v povezavi z rednimi popisi zalog goriva v tankih na podlagi odčitkov stanja tankov. Gorivo na začetku obdobja, plus dostave, minus gorivo, na voljo ob koncu obdobja, in gorivo, izpraznjeno z ladje med začetkom in koncem obdobja, skupaj pomenijo gorivo, porabljen v obdobju.

Obdobje vključuje čas med postankoma v dveh pristaniščih ali čas v pristanišču. Za gorivo, ki se uporablja v obdobju, je treba navesti vrsto goriva in vsebnost žvepla.

<sup>29</sup> UL L 181, 12.7.2012, str. 30–104.

Ta pristop se ne uporablja, kadar dobavnica za gorivo ni na voljo na ladji, zlasti kadar se tovor uporablja kot gorivo, na primer uparjeni utekočinjeni zemeljski plin (UZP).

Dobavnica za gorivo se zahteva na podlagi obstoječih pravil iz Priloge VI h Konvenciji MARPOL, ustrezne evidence pa se na ladji hranijo tri leta po dobavi ladijskega goriva in so takoj na voljo. Reden popis zalog goriva v tankih na ladji temelji na odčitkih stanja tankov za gorivo. Pri tem se uporabljajo tablice tankov za vsak tank za gorivo, da se določi količina ob odčitku stanja tanka za gorivo. Negotovost, povezana z dobavnico za gorivo, se navede v načrtu za spremljanje iz člena 6. Stanje tanka za gorivo se odčita z ustreznimi metodami, kot so avtomatizirani sistemi, sondiranje in potopni trakovi. Metoda za sondiranje tanka in s tem povezana negotovost se navedeta v načrtu za spremljanje iz člena 6.

Če je količina polnjenja z gorivom ali količina goriva, preostalega v tankih, določena v prostorninskih enotah, izraženih v litrih, družba to količino pretvori iz prostornine v maso, tako da uporabi vrednosti dejanske gostote. Družba dejansko gostoto določi na enega od naslednjih načinov:

- (a) z merilnimi sistemi na ladji;
- (b) z gostoto, ki jo izmeri dobavitelj goriva ob polnjenju z gorivom in je evidentirana na računu ali dobavnici za gorivo.

Dejanska gostota je izražena v kg/liter in določena za veljavno temperaturo za določeno meritev. Kadar vrednosti dejanske gostote niso na voljo, se po odobritvi preveritelja uporabi standardni faktor gostote za zadevno vrsto goriva.

## 2. Metoda B: spremljanje tankov z ladijskim gorivom na ladji

Ta metoda temelji na odčitkih stanja tanka za gorivo za vse tanke za gorivo na ladji. Stanje tankov za gorivo se odčitava dnevno, ko je ladja na morju, in vsakokrat, ko se ladja polni z gorivom ali se gorivo z nje prazni.

Skupne razlike v gladini goriva v tanku za gorivo med dvema odčitkoma pomenijo gorivo, porabljeno v obdobju.

Obdobje pomeni čas med postankoma v dveh pristaniščih ali čas v pristanišču. Za gorivo, ki se uporablja v obdobju, je treba navesti vrsto goriva in vsebnost žvepla.

Stanje tanka za gorivo se odčita z ustreznimi metodami, kot so avtomatizirani sistemi, sondiranje in potopni trakovi. Metoda za sondiranje tanka in s tem povezana negotovost se navedeta v načrtu za spremljanje iz člena 6.

Če je količina polnjenja z gorivom ali količina goriva, preostalega v tankih, določena v prostorninskih enotah, izraženih v litrih, družba to količino pretvori iz prostornine v maso, tako da uporabi vrednosti dejanske gostote. Družba dejansko gostoto določi na enega od naslednjih načinov:

- (a) z merilnimi sistemi na ladji;
- (b) z gostoto, ki jo izmeri dobavitelj goriva ob polnjenju z gorivom in je evidentirana na računu ali dobavnici za gorivo.

Dejanska gostota je izražena v kg/liter in določena za veljavno temperaturo za določeno meritev. Kadar vrednosti dejanske gostote niso na voljo, se po odobritvi preveritelja uporabi standardni faktor gostote za zadevno vrsto goriva.

## 3. Metoda C: merilniki pretoka zaupoštevne postopke izgorevanja

Ta metoda temelji na izmerjenih pretokih goriva na ladji. Za določitev porabe goriva za določeno obdobje se združijo podatki iz vseh merilnikov pretoka, povezanih z zadevnimi viri emisij.

Obdobje pomeni čas med postankoma v dveh pristaniščih ali čas v pristanišču. Za gorivo, ki se uporablja v obdobju, je treba spremljati vrsto goriva in vsebnost žvepla.

Uporabljene kalibracijske metode in negotovost, povezana z uporabljenimi merilniki pretoka, se navedejo v načrtu za spremljanje iz člena 6.

Če je količina porabljenega goriva določena v prostorninskih enotah, izraženih v litrih, družba to količino pretvori iz prostornine v maso, tako da uporabi vrednosti dejanske gostote. Družba dejansko gostoto določi na enega od naslednjih načinov:

- (a) z merilnimi sistemi na ladji;
- (b) z gostoto, ki jo izmeri dobavitelj goriva ob polnjenju z gorivom in je evidentirana na računu ali dobavnici za gorivo.

Dejanska gostota je izražena v kg/liter in določena za veljavno temperaturo za določeno meritev. Kadar vrednosti dejanske gostote niso na voljo, se po odobritvi preveritelja uporabi standardni faktor gostote za zadevno vrsto goriva.

#### 4. Metoda D: neposredne meritve emisij

Neposredne meritve emisij se lahko uporabljajo za plovbe s področja uporabe te uredbe in emisije v pristaniščih pod jurisdikcijo države članice. Izpuščeni CO<sub>2</sub> vključuje CO<sub>2</sub>, ki ga izpustijo glavni motorji, pomožni motorji, kotli in generatorji inertnega plina. Za ladje, pri katerih poročanje temelji na tej metodi, se poraba goriva izračuna na podlagi izmerjenih emisij CO<sub>2</sub> in veljavnega faktorja emisije zadevnih goriv.

Ta metoda temelji na določitvi pretokov emisij CO<sub>2</sub> v izpušnih ceveh (dimnikih), tako da se koncentracija CO<sub>2</sub> v izpušnem plinu pomnoži s pretokom izpušnega plina.

Uporabljene kalibracijske metode in negotovost, povezana z uporabljenimi napravami, se navedejo v načrtu za spremljanje iz člena 6.

## **PRILOGA II**

### **Spremljanje drugih za podnebje pomembnih informacij**

#### **A.- Spremljanje po posameznih plovbah (člen 9)**

Družbe za spremljanje drugih za podnebje pomembnih informacij po posameznih plovbah (člen 9) upoštevajo naslednja pravila:

Datum in ura odhoda ter prihoda se upoštevata na podlagi greenwiškega srednjega časa (GMT). Čas, preživet na morju, se izračuna na podlagi informacij o odhodu iz pristanišča in prihodu vanj, ne vključuje pa zasidranja.

Prepluta razdalja je lahko najkrajša razdalja med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda ali dejansko prepluta razdalja. Kadar se uporabi najkrajša razdalja med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda, je treba upoštevati konservativni korekcijski faktor, s katerim se zagotovi, da prepluta razdalja ni bistveno prenizko ocenjena. V načrtu za spremljanje iz člena 6 se podrobno navede uporabljeni izračun razdalje in po potrebi uporabljeni korekcijski faktor. Prepluta razdalja je izražena v navtičnih miljah.

Pri potniških ladjah se prepeljani tovor izrazi s številom potnikov. Pri vseh drugih kategorijah ladij se količina prepeljanega tovora izrazi v metričnih tonah in kubičnih metrih tovora.

Opravljen prevozna dejavnost se določi tako, da se prepluta razdalja pomnoži s količino prepeljanega tovora.

#### **B. Spremljanje na letni ravni (člen 10)**

Družbe za spremljanje drugih za podnebje pomembnih informacij na letni ravni upoštevajo naslednja pravila:

Vrednosti, ki jih je treba spremljati v skladu s členom 10, je treba določiti z združitvijo zadevnih podatkov po posameznih plovbah.

Povprečna energetska učinkovitost se spremlja na podlagi vsaj štirih kazalnikov, tj. porabe goriva na razdaljo, porabe goriva na opravljeno prevozno dejavnost, emisij CO<sub>2</sub> na razdaljo in emisij CO<sub>2</sub> na opravljeno prevozno dejavnost, ki se izračunajo na naslednji način:

poraba goriva na razdaljo = skupna letna poraba goriva/skupna prepluta razdalja;

poraba goriva na opravljeno prevozno dejavnost = skupna letna poraba goriva/skupna opravljena prevozna dejavnost;

emisije CO<sub>2</sub> na razdaljo = skupne letne emisije CO<sub>2</sub>/skupna prepluta razdalja;

emisije CO<sub>2</sub> na opravljeno prevozno dejavnost = skupne letne emisije CO<sub>2</sub>/skupna opravljena prevozna dejavnost.

## **OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA**

### **1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE**

- 1.1 Naslov predloga/pobude
- 1.2 Zadevna področja v strukturi ABM/ABB
- 1.3 Vrsta predloga/pobude
- 1.4 Cilji
- 1.5 Utemeljitev predloga/pobude
- 1.6 Trajanje ukrepa in finančnih posledic
- 1.7 Načrtovani načini upravljanja

### **2. UKREPI UPRAVLJANJA**

- 2.1 Pravila o spremljanju in poročanju
- 2.2 Upravljavski in kontrolni sistem
- 2.3 Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

### **3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE**

- 3.1 Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice
- 3.2 Ocenjene posledice za odhodke
  - 3.2.1 *Povzetek ocenjenih posledic za odhodke*
  - 3.2.2 *Ocenjene posledice za odobritve za poslovanje*
  - 3.2.3 *Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve*
  - 3.2.4 *Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom*
  - 3.2.5 *Udeležba tretjih oseb pri financiranju*
- 3.3 Ocenjene posledice za prihodke



## OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

### 1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

#### 1.1. Naslov predloga/pobude

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju.

#### 1.2. Zadevna področja v strukturi ABM/ABB<sup>30</sup>

Področje politike 34 = „Podnebni ukrepi“

#### 1.3. Vrsta predloga/pobude

X Predlog/pobuda se nanaša na nov ukrep.

Predlog/pobuda se nanaša na nov ukrep na podlagi pilotnega projekta/pripravljalnega ukrepa.<sup>31</sup>

Predlog/pobuda se nanaša na podaljšanje obstoječega ukrepa.

Predlog/pobuda se nanaša na **obstoječ ukrep, preusmerjen v nov ukrep.**

#### 1.4. Cilji

##### 1.4.1. Večletni strateški cilji Komisije, ki naj bi bili doseženi s predlogom/pobudo

Zmanjšati emisije toplogrednih plinov za vsaj 20 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, v ugodnih pogojih pa za 30 %; povečati delež obnovljivih virov energije v naši končni porabi energije na 20 % in za 20 % povečati energetske učinkovitost.

##### 1.4.2. Posamezni cilji in zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

###### Posamezni cilj št. 1

S podnebnimi ukrepi na ravni EU prispevati k dolgoročnemu cilju ustalitve koncentracij toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečevala nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem.

###### Zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Koda ABB 34 02: podnebni ukrepi na ravni EU in mednarodni ravni.

###### Posamezni cilj št. 2

Izvajati ambiciozne politike podnebnih ukrepov na mednarodni ravni za dosego dolgoročnega cilja ustalitve koncentracij toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečevala nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem.

###### Zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Koda ABB 34 02: podnebni ukrepi na ravni EU in mednarodni ravni.

##### 1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne posledice naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

<sup>30</sup> ABM: upravljanje po dejavnostih, ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

<sup>31</sup> Po členu 49(6)(a) oz. (b) finančne uredbe.

Izvajanje sistema za spremljanje emisij toplogrednih plinov z ladij, poročanje o njih in njihovo preverjanje bi zagotovilo podatke o teh emisijah, ki so trenutno samo ocene, ker ni ustreznih zahtev glede poročanja. Pričakovati je mogoče, da bo spremljanje takih emisij ter kazalnikov porabe goriva in učinkovitosti ladij ter poročanje o njih okrepilo ozaveščenost v sektorju pomorskega prometa glede s tem povezanih stroškov goriva in možnosti za izboljšave.

Glede na oceno učinka se pričakujejo do 2-odstotna zmanjšanja emisij in prihranki pri gorivu v primerjavi z nespremenjenim stanjem. To zaradi nižjih računov za gorivo privede do letnih neto prihrankov pri stroških v višini do 1,2 milijarde EUR za sektor leta 2030.

#### 1.4.4. *Kazalniki rezultatov in posledic*

*Navedite, s katerimi kazalniki se bo spremljalo izvajanje predloga/pobude.*

Število in delež ladij, ki spremljajo svoje emisije in poročajo o njih v skladu z uredbo, v primerjavi s številom ladij, ki pristajajo v pristaniščih EU.

Letne emisije CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa v okviru ukrepov EU, izmerjene na krovu in na podlagi porabe goriva.

### 1.5. **Utemeljitev predloga/pobude**

#### 1.5.1. *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno*

Natančna količina emisij CO<sub>2</sub> in drugih toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, povezanega z EU, danes ni znana, ker se take emisije ne spremljajo in ker se o njih ne poroča. Pri oceni učinka in posvetovanju z deležniki je bilo ugotovljeno, da je zanesljiv sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) osnovni pogoj za vsak tržni ukrep, naj se ta uporablja na ravni EU ali svetovni ravni.

Z uvedbo sistema SPP, ki bi pomenil prvi korak, bi bilo mogoče več časa nameniti razpravam in odločanju o ciljnih zmanjšanja emisij in tržnih ukrepih za doseg te zmanjšanj s čim nižjimi stroški. To je še zlasti pomembno za razprave na svetovni ravni v organizaciji IMO. Zanesljiv sistem SPP bi moral prispevati tudi k odpravi tržnih ovir, zlasti tistih, ki so povezane s pomanjkljivimi informacijami o učinkovitosti ladij.

Za nadaljnja pojasnila je na voljo obrazložiten memorandum predloga.

#### 1.5.2. *Dodana vrednost ukrepanja EU*

Ker so splošne zaveze glede podnebnih sprememb sprejete na ravni Unije, vključno s ciljem zmanjšanja emisij za sektor pomorskega prometa do leta 2050, kot je določen z belo knjigo o prometu, je učinkovito, da se tudi potrebna pravila za sistem SPP oblikujejo na tej ravni. Poleg tega bo s tem pravnim okvirom zagotovljena učinkovitost, ker se bo usklajeni sistem SPP uporabljal za ladijske plovbe med pristanišči različnih držav članic, ki pomenijo približno 90 % postankov v pristaniščih držav članic EU. Nadalje lahko ukrepanje na ravni EU prepreči izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, saj bodo tako za ladje, ki pristajajo v pristaniščih EU, veljale enake okoljske omejitve.

#### 1.5.3. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Ukrepi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v drugih sektorjih, zlasti EU-ETS kot največji sistem omejevanja emisij in trgovanja z njimi na svetu, kažejo potrebo

po zanesljivih pravilih za spremljanje emisij, poročanje o njih in njihovo preverjanje. Cilj je zagotoviti skupno razumevanje opredelitve ene tone CO<sub>2</sub>, ki ga izpusti naprava ali upravljavec.

*1.5.4. Skladnost in možnosti sinergij z drugimi ustreznimi instrumenti*

Čeprav so v predlaganih pravilih za sistem SPP za sektor pomorskega prometa v celoti upoštevani posebni vidiki te vrste prometa, je osnovni pristop k spremljanju in poročanju primerljiv s sistemom SPP, ki se uporablja v okviru EU-ETS.

To bi moralo omogočiti primerjavo prizadevanj za zmanjšanje emisij po različnih sektorjih in vrstah prometa.

## 1.6. Trajanje ukrepa in finančnih posledic

Časovno omejen(-a) predlog/pobuda:

- trajanje predloga/pobude od [DD. MM.] LLLL do [DD. MM.] LLLL,
- finančne posledice med letoma LLLL in LLLL.

X Časovno neomejen(-a) predlog/pobuda:

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2016 in 2017,
- ki mu leta 2018 sledi izvajanje predloga/pobude v celoti.

## 1.7. Načrtovani načini upravljanja<sup>32</sup>

X Neposredno centralizirano upravljanje – Komisija.

Posredno centralizirano upravljanje – prenos izvajanja na:

- izvajalske agencije,
- organe, ki jih ustanovita Skupnosti<sup>33</sup>,
- nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve,
- osebe, pooblaščene za izvajanje določenih ukrepov v skladu z naslovom V Pogodbe o Evropski uniji in opredeljene v zadevnem temeljnem aktu v smislu člena 49 finančne uredbe.

Deljeno upravljanje z državami članicami.

Decentralizirano upravljanje s tretjimi državami.

Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (*navedite*).

*Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

### Opombe

Ukrepi, potrebni za izvajanje predlaganega sistema SPP, s proračunskimi posledicami so povezani izključno z razvojem orodij IT, natančneje razširitvijo obstoječih orodij, ki jih upravlja Evropska agencija za pomorsko varnost, vključno z upravnimi stroški. Sredstva za ta enkratni ukrep bo zagotovila Komisija v okviru proračunske vrstice 34 02 01 GD CLIMA.

Morebitno sodelovanje agencije EMSA je odvisno od ustrezne pomožne naloge agencije, ki jo mora sprožiti upravni odbor agencije EMSA.

Ker je delovanje orodja zelo avtomatizirano, je pričakovati, da bi ga lahko pozneje usvojilo obstoječe osebje agencije EMSA.

<sup>32</sup> Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

<sup>33</sup> Po členu 185 finančne uredbe.

## 2. UKREPI UPRAVLJANJA

### 2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Komisija se bo zaradi spremljanja napredka pri delu redno sestajala s svetovalci za razvoj potrebnega orodja IT (razširitev obstoječega sistema THETIS, ki ga upravlja agencija EMSA).

### 2.2. Upravljavski in kontrolni sistem

#### 2.2.1. Ugotovljena tveganja

S predlogom niso povezana proračunska tveganja, ki bi zahtevala ukrepe zunaj okvira rednega proračunskega nadzora EU.

#### 2.2.2. Načrtovani načini kontrole

Posebni načini kontrole niso potrebni; kjer je to ustrezno, se uporabljajo standardni mehanizmi.

#### 2.2.3. Stroški in koristi kontrol ter verjetna stopnja neskladnosti

Predvideni standardni mehanizmi naj ne bi privedli do dodatnih stroškov. Pri takih standardnih kontrolah neskladnosti ni pričakovati.

### 2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

*Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe.*

Posebni ukrepi niso potrebni. Uporabljal se bo običajni okvir za pogodbe in javna naročila.

## 3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

### 3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic.

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka [poimenovanje.....]	dif./nedif. <sup>(34)</sup>	držav Efte <sup>35</sup>	držav kandidat <sup>36</sup>	tretjih držav	po členu 18(1)(aa) finančne uredbe
2	34 02 01 [Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov EU]	dif.	NE	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

<sup>34</sup> Dif. = diferencirana sredstva/nedif. = nediferencirana sredstva.

<sup>35</sup> Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

<sup>36</sup> Države kandidatke in po potrebi potencialne države kandidatke z zahodnega Balkana.

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic.

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka [poimenovanje..... .....]	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatk	tretjih držav	po členu 18(1)(aa) finančne uredbe
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/N E

### 3.2. Ocenjene posledice za odhodke

[Ta del je treba izpolniti v preglednici o proračunskih podatkih upravne narave (drugi dokument v prilogi k tej oceni finančnih posledic), ki se naloži v CISNET za posvetovanja med službami.

#### 3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odhodke

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	2	Ohranjanje in upravljanje naravnih virov
---------------------------------------	---	--

GD: CLIMA			2016	2017	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje										
34 02 01	obveznosti	(1)	0,500							0,500
	plačila	(2)	0,200	0,300						0,500
Številka proračunske vrstice	obveznosti	(1a)								
	plačila	(2a)								
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov <sup>37</sup>										
Številka proračunske vrstice		(3)								
Odobritve za GD CLIMA SKUPAJ	obveznosti	= 1 + 1 a + 3	0,500							0,500
	plačila	= 2 + 2 a	0,200	0,300						<b>0,500</b>

<sup>37</sup> Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

		+ 3								
--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,500							<b>0,500</b>
	plačila	(5)	0,200	0,300						<b>0,500</b>
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
<b>Odobritve iz RAZDELKA 2</b> večletnega finančnega okvira <b>SKUPAJ</b>	obveznosti	= 4 + 6	0,500							<b>0,500</b>
	plačila	= 5 + 6	0,200	0,300						<b>0,500</b>

**Če ima predlog/pobuda posledice za več razdelkov:**

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)								
	plačila	(5)								
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
<b>Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 4</b> večletnega finančnega okvira <b>SKUPAJ</b> (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6								
	plačila	= 5 + 6								



<b>Razdelek večletnega finančnega okvira</b>	<b>5</b>	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ
GD: <.....>								
• Človeški viri								
• Drugi upravni odhodki								
<b>GD &lt;.....&gt; SKUPAJ</b>								
	odobritve							

<b>Odobritve iz RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ</b>	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2016	2017	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ
<b>Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ</b>	obveznosti	0,500							
	plačila	0,200	0,300						

### 3.2.2. Ocenjene posledice za odobritve za poslovanje

- Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije			Leto N		Leto N + 1		Leto N + 2		Leto N + 3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ	
	REALIZACIJE																	
	↓	vrsta <sup>38</sup>	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj
POSAMEZNI CILJ št. 1 <sup>39</sup>																		
– realizacija																		
– realizacija																		
– realizacija																		
Seštevek za posamezni cilj št. 1																		
POSAMEZNI CILJ št. 2																		
– realizacija																		
Seštevek za posamezni cilj št. 2																		

<sup>38</sup> Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest itd.).

<sup>39</sup> Kakor je opisan v oddelku 1.4.2 „Posamezni cilji ...“.

STROŠKI SKUPAJ																	
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve

#### 3.2.3.1. Povzetek

- Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N <sup>40</sup>	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
--	-------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--------

<b>RAZDELEK 5</b> večletnega finančnega okvira							
Človeški viri							
Drugi upravni odhodki							
<b>Seštevek za RAZDELEK 5</b> večletnega finančnega okvira							

<b>Odobritve zunaj</b> <b>RAZDELKA 5<sup>41</sup></b> <b>večletnega</b> <b>finančnega okvira</b>							
Človeški viri							
Drugi upravni odhodki							
<b>Seštevek</b> <b>za odobritve zunaj</b> <b>RAZDELKA 5</b> <b>večletnega finančnega okvira</b>							

<b>SKUPAJ</b>							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Potrebe po odobritvah za upravne zadeve se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerezporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

<sup>40</sup> Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

<sup>41</sup> Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

### 3.2.3.2. Ocenjene potrebe po človeških virih

- Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

*ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa*

	Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
<b>Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)</b>							
XX 01 01 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
XX 01 01 02 (delegacije)							
XX 01 05 01 (posredne raziskave)							
10 01 05 01 (neposredne raziskave)							
<b>• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)<sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (PU, ZU, NNS iz splošnih sredstev)							
XX 01 02 02 (PU, ZU, MSD, LU in NNS na delegacijah)							
<b>XX 01 04 yy<sup>43</sup></b>	– na sedežu						
	– na delegacijah						
XX 01 05 02 (PU, ZU, NNS za posredne raziskave)							
10 01 05 02 (PU, ZU, NNS za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
<b>SKUPAJ</b>							

XX je zadevno področje ali naslov.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerezporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

<sup>42</sup> PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

<sup>43</sup> ABM: upravljanje po dejavnostih, ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

### 3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- Predlog/pobuda je v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom.
- Za predlog/pobudo je potrebna sprememba zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Pojasnite zahtevano spremembo ter navedite zadevne proračunske vrstice in ustrezne zneske.

[...]

- Za predlog/pobudo je potrebna uporaba instrumenta prilagodljivosti ali sprememba večletnega finančnega okvira.<sup>44</sup>

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

[...]

### 3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

- V predlogu/pobudi ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb.
- V predlogu/pobudi je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

<sup>44</sup> Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

### 3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
  - za lastna sredstva,
  - za razne prihodke.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica prihodkov	Odobritve na voljo za tekoče proračuns ko leto	Posledice predloga/pobude <sup>45</sup>						
		Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Člen .....								

Za razne namenske prejemke navedite zadevne proračunske vrstice odhodkov.

[...]

Navedite metodo za izračun posledic za prihodke.

[...]

<sup>45</sup>

Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 25 % stroškov pobiranja.