

Středa, 16. dubna 2014

P7\_TA(2014)0424

### **Emise oxidu uhličitého z námořní dopravy \*\*\*I**

**Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. dubna 2014 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

**(Řádný legislativní postup: první čtení)**

(2017/C 443/97)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2013)0480),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0201/2013),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 16. října 2013 <sup>(1)</sup>,
  - po konzultaci s Výborem regionů,
  - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0080/2014),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
  2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
  3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

### **P7\_TC1-COD(2013)0224**

**Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 16. dubna 2014 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2014 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 [pozm. návrh 1]**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 67, 6.3.2014, s. 170.

Středa, 16. dubna 2014

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(2)</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(3)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Klimaticko-energetický balíček <sup>(4)</sup>, který vyzývá všechna hospodářská odvětví včetně odvětví mezinárodní námořní dopravy, aby přispěla k dosažení snížení emisí, stanoví jasný mandát: „... Pokud členské státy do 31. prosince 2011 neschválí mezinárodní dohodu Mezinárodní námořní organizace (IMO), která by do svých cílů v oblasti snižování emisí zahrnula rovněž emise z mezinárodní námořní dopravy, nebo pokud Společenství do stejného dne neschválí žádnou takovou dohodu uzavřenou v rámci UNFCCC, měla by Komise předložit návrh na zahrnutí emisí z mezinárodní námořní dopravy v souladu s harmonizovanými postupy do závazku Společenství v oblasti snižování emisí s cílem, aby navrhovaný akt vstoupil v platnost do roku 2013. Uvedený návrh by měl minimalizovat veškeré nepříznivé dopady na konkurenceschopnost Společenství a přihlížet rovněž k potenciálním přínosům pro životní prostředí.“
- (1a) **Námořní doprava má dopad na světové klima a kvalitu ovzduší v důsledku emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) a dalších emisí, včetně oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>), oxidů síry (SO<sub>x</sub>), metanu (CH<sub>4</sub>), částic a elementárního uhlíku. [pozm. návrh 2]**
- (1b) **Mezinárodní námořní doprava zůstává jediným dopravním odvětvím, které není zahrnuto do unijních závazků ke snižování emisí skleníkových plynů. Podle posouzení dopadů, které je připojeno k návrhu tohoto nařízení, emise CO<sub>2</sub> z mezinárodní námořní dopravy v rámci Unie vzrostly mezi lety 1990 a 2007 o 48 %. [pozm. návrh 3]**
- (1c) **Vzhledem k rychlému vývoji vědeckých poznatků o tomto dopadu by mělo být v rámci tohoto nařízení pravidelně prováděno aktualizované posuzování dopadu námořní dopravy na světové klima, které nesouvisí s CO<sub>2</sub>. Na základě tohoto hodnocení a s přihlédnutím k usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. září 2011 o komplexním přístupu k jiným antropogenním emisím ovlivňujícím klima, než jsou emise CO<sub>2</sub>, by Komise měla analyzovat dopad na politiky a opatření za účelem snížení těchto emisí. [pozm. návrh 4]**
- (1d) **Komise by se měla rovněž zabývat dalšími činnostmi vedoucími k emisím skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší, na které se nevztahuje toto nařízení, tj. používání chladících prostředků na rybářských lodích a emise způsobené vypařováním při nakládání a vykládání paliva a volně loženého zboží (např. těkavé organické sloučeniny, částice). [pozm. návrh 5]**
- (1e) **Bílá kniha Komise z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ ze dne 28. března 2011 vybízí ke snížení emisí z námořní dopravy do roku 2050 o 40 % (pokud možno 50 %) ve srovnání s úrovní roku 2005, a to zejména uplatňováním zásady „uživatel platí“ a zásady „znečišťovatel platí“. [pozm. návrh 6]**

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 67, 6.3.2014, s. 170.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C, s. .

<sup>(3)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 16. dubna 2014.

<sup>(4)</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 406/2009/ES ze dne 23. dubna 2009 o úsilí členských států snížit emise skleníkových plynů, aby byly splněny závazky Společenství v oblasti snížení emisí skleníkových plynů do roku 2020 (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 136) a Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/29/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se mění směrnice 2003/87/ES s cílem zlepšit a rozšířit systém pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 63).

Středa, 16. dubna 2014

- (1f) **Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. prosince 2011 k „Plánu jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ vyzývá k celounijnímu jednotnému 30 % snížení emisí CO<sub>2</sub> a znečišťujících látek v lodní dopravě, k němuž mají přispět dohody IMO o indexu energeticky účinného designu (EEDI) a o plánu řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP). [pozm. návrh 7]**
- (2) V červenci 2011 přijala IMO technická a provozní opatření, zejména EEDI pro nové lodě a SEEMP, která přinesou zlepšení v podobě snížení očekávaného nárůstu emisí skleníkových plynů, nemohou však sama o sobě vést k nezbytnému absolutnímu snížení emisí skleníkových plynů z mezinárodní námořní dopravy, a udržet tak krok s úsilím o dosažení globálního cíle, kterým je omezení nárůstu globální teploty na 2 °C.
- (3) Podle údajů poskytnutých organizací IMO by uplatněním provozních opatření a využitím stávajících technologií bylo možné snížit specifickou spotřebu energie a emise CO<sub>2</sub> ~~až o 75 % o 25 až 75 %~~, přičemž značnou část uvedených opatření lze považovat za nákladově efektivní **a jako taková by mohla přinést odvětví čistý zisk**, jelikož snížené náklady na palivo zaručují návratnost veškerých provozních či investičních nákladů. [pozm. návrh 8]
- (4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává **provedení tržního opatření, tj. stanovení cen emisí nebo poplatku, což vyžaduje** zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí ~~CO<sub>2</sub> skleníkových plynů~~ na základě spotřeby paliva u lodí. ~~což představuje první krok~~ **Shromáždění údajů o těchto emisích je prvním krokem** odstupňovaného přístupu **odůvodněného potřebou snížit tyto emise a** vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů. **Přístup veřejnosti k údajům o emisích přispěje k odstranění mnoha tržních překážek, které brání přijetí řady opatření snižujících náklady, jež by omezila emise z tohoto odvětví.** [pozm. návrh 9]
- (5) Přijetí opatření za účelem snižování emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva brání překážky na trhu, které souvisejí např. s nedostatkem spolehlivých informací o tom, jakou mají lodě nebo technologie pro dodatečné vybavování lodí spotřebu paliva, s nedostatečným přístupem k finančním prostředkům na investice do účinnosti lodí a s rozdělením pobídek, neboť vlastníci plavidel by ze svých investic do účinnosti lodí neměli žádný prospěch, jelikož úcty za palivo hradí provozovatelé.
- (6) Výsledky konzultací zúčastněných stran a diskuse s mezinárodními partnery naznačují, že odstupňovaný přístup k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů by měl být uplatňován zároveň s provedením spolehlivého systému pro MVO pro emise ~~CO<sub>2</sub> skleníkových plynů~~ z námořní dopravy, který bude prvním krokem, ~~přičemž ceny těchto emisí budou stanoveny a~~ později **budou zavedeny nové nástroje politiky, tj. stanovení cen emisí a poplatku.** Díky tomuto přístupu je snadnější dosáhnout na mezinárodní úrovni podstatného pokroku v jednáních o dohodě o cílech snižování emisí skleníkových plynů a o dalších opatřeních k dosažení tohoto snižování při minimálních nákladech. [pozm. návrh 10]
- (7) Zavedením systému Unie pro MVO bude podle předpokladů ~~do roku 2030~~ dosaženo snížení emisí ~~až o 2 % ve srovnání se scénářem, podle něž by žádná opatření přijata nebyla, a úhrnných čistých úspor nákladů ve výši až 1,2 miliardy EUR, neboť systém MVO by mohl přispět k odstranění překážek na trhu zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí.~~ Toto snížení nákladů na přepravu by mělo usnadnit mezinárodní obchod. Spolehlivý systém pro MVO je navíc základním předpokladem každého tržního opatření či ~~normy účinnosti jiných opatření zaměřených na zajištění lepšího základu pro zásadu „znečišťovatel platí“~~, ať jsou uplatňovány na úrovni Unie či celosvětově. **Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy by byl celosvětově dohodnutý postup upřednostňovanou a nejúčinnější metodou snižování emisí z mezinárodní lodní dopravy.** Rovněž poskytuje spolehlivé údaje, které umožňují stanovit přesné cíle snižování emisí a posoudit pokrok v úsilí námořní dopravy přispět k dosažení nízkouhlíkového hospodářství. [pozm. návrh 11]

Středa, 16. dubna 2014

- (8) Pro účely monitorování by měly být za relevantní považovány všechny plavby v rámci Unie, všechny plavby z posledního přístavu mimo Unii do prvního přístavu určené v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určené mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise  $\text{CO}_2$  **skleníkových plynů** v přístavech Unie, a to i na případy, kdy lodě kotví nebo se pohybují po přístavu, zejména proto, že jsou k dispozici zvláštní opatření **a alternativní technologie** ke snížení či eliminaci těchto emisí, **jako jsou například infrastruktury pro využívání pobřežní elektřiny na lodích**. Tato pravidla by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku. [pozm. návrh 12]
- (8a) **Vzhledem k územní působnosti a s ní souvisejícímu monitorování emisí skleníkových plynů mimo území členských států a vzhledem k zapojení společností sídlících po celém světě by Komise měla třetí státy o systému pro MVO včas a vhodným způsobem informovat, aby tak dosáhla co nejširšího mezinárodního přijetí.** [pozm. návrh 13]
- (9) Navrhovaný systém pro MVO by měl mít formu nařízení, a to vzhledem ke složité a vysoce technické povaze zaváděných ustanovení, potřebě vytvořit jednotná pravidla použitelná v celé Unii, která budou odrážet mezinárodní povahu námořní dopravy, v jejímž rámci se podle předpokladů vysoký počet lodí zastaví v různých členských státech, a s cílem usnadnit provádění v celé Unii.
- (10) Spolehlivý systém Unie pro MVO z lodí by měl vycházet z výpočtu emisí **ze spotřebovaného** paliva ~~spotřebovaného nebo z přesného vykazování skutečných emisí~~ při plavbách do přístavů v Unii a z nich, jelikož údaje o prodeji paliva nemohou kvůli velkým kapacitám lodních nádrží poskytnout dostatečně přesné odhady spotřeby paliva v rámci této specifické působnosti. [pozm. návrh 14]
- (11) Systém Unie pro MVO by se měl také vztahovat na jiné **důležité** informace ~~důležité z hlediska klimatu, které umožní stanovit účinnost lodí nebo s cílem~~ důkladněji analyzovat příčiny ovlivňující vznik emisí, **uvést** ~~Tato oblast působnosti rovněž uvádí~~ systém Unie pro MVO do souladu s mezinárodními iniciativami, které mají za cíl zavést normy účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a ~~přispívá~~ **přispět** k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací. [pozm. návrh 15]
- (12) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, a optimalizoval poměr přínosů a nákladů spojených se systémem pro MVO, aniž by se zároveň oslabil cíl, který spočívá v pokrytí jednoznačně převládajícího podílu emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, měla by se pravidla MVO vztahovat pouze na velké producenty emisí. Po podrobné objektivní analýze velikostí a emisí lodí připlouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z přístavů Unie byla zvolena hranice hrubé prostornosti 5 000 tun. Lodě o hrubé prostornosti nad 5 000 tun představují přibližně 55 % počtu lodí, jež se zastavují v přístavech Unie, a vypouštějí přibližně 90 % souvisejících emisí. Tato nediskriminační hranice by zaručila, aby byli pokryti nejdůležitější producenti emisí. Nižší hranice by měla za následek vyšší administrativní zátěž, zatímco vyšší hranice by omezila pokrytí emisí, a tím také environmentální účinnost tohoto systému.
- (13) ~~Aby se dále snížila administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, měla by se pravidla monitorování zaměřit na  $\text{CO}_2$  jakožto na zdaleka nejvýznamnější skleníkový plyn produkovaný námořní dopravou, který se na celkových emisích skleníkových plynů z tohoto odvětví podílí až z 98 %.~~ [pozm. návrh 17]
- (14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníkům lodí umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání dodacích listů zásobníků, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.

Středa, 16. dubna 2014

- (15) Každá společnost, která za loď provozující činnosti v rámci námořní dopravy po celé vykazované období nese odpovědnost, by měla být považována za odpovědnou za veškeré požadavky na monitorování a vykazování, jež jsou s tímto vykazovaným obdobím spjaty, a to včetně předkládání uspokojivě ověřené zprávy o emisích. V případě změny vlastníka ponese nový vlastník odpovědnost pouze za povinnosti spojené s monitorováním a vykazováním, které se týkají vykazovaného období, v němž došlo ke změně vlastníka. Aby se plnění těchto povinností usnadnilo, měl by nový vlastník obdržet kopii posledního plánu monitorování a popřípadě také dokument o souladu. Změna vlastníka by také měla vést ke změnám v plánu monitorování, aby si nový vlastník plavidla mohl zvolit vlastní metodu monitorování.
- (16) ~~System Unie pro MVO by se v této fázi neměl vztahovat na jiné skleníkové plyny, látky s dopadem na klima ani látky znečišťující ovzduší, aby se zabránilo požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení, což by mohlo provádění systému Unie pro MVO zdržet. je příležitostí k zajištění koherentní regulace odvětví lodní dopravy vzhledem k dalším odvětvím. [pozm. návrh 18]~~
- (16a) **Úmluva MARPOL zahrnuje povinné uplatňování EEDI u nových lodí a používání SEEMP v celém světovém loďstvu. [pozm. návrh 19]**
- (17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou tyto údaje relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU<sup>(1)</sup>.
- (18) Ověřování prováděné akreditovanými ověřovateli by mělo zaručit, že plány monitorování a zprávy o emisích jsou správné a v souladu s požadavky definovanými tímto nařízením. **Požadavky na způsobilost jsou tudíž nezbytné k tomu, aby ověřovatel mohl vykonávat ověřovací činnosti podle tohoto nařízení.** Důležitým prvkem, který ověřování zjednoduší, je fakt, že ověřovatelé by měli důvěryhodnost vykazovaných údajů kontrolovat porovnáním s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodí a vlastností lodí. Tyto odhady by mohla poskytnout Komise. Ověřovateli by měly být nezávislé a kvalifikované osoby nebo právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>(2)</sup>. **[pozm. návrh 20]**
- (19) Aby bylo možné soulad s povinnostmi ohledně monitorování, vykazování a ověřování prokázat, měl být dokument o souladu vydaný ověřovatelem uložen na palubě lodi. Ověřovatelé by měli o vydání takovýchto dokumentů informovat Komisi.
- (20) Vzhledem ke svým zkušenostem s obdobnými úkony týkajícími se námořní bezpečnosti by Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) měla Komisi podporovat tím, že bude vykonávat určité úkoly.

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

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

Středa, 16. dubna 2014

- (21) V případě, že ustanovení tohoto nařízení nebudou dodržena, by měly být uloženy sankce. Plnění povinností spojených se systémem pro MVO by mělo být prosazováno pomocí stávajících nástrojů, jmenovitě těch, které byly zavedeny použitím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES<sup>(1)</sup> a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES<sup>(2)</sup>, a na základě informací o vydání dokumentů o souladu. Dokumenty, které potvrzují, že loď plní povinnosti ohledně monitorování a vykazování, by Komise měla doplnit do seznamu osvědčení a dokumentů uvedených v čl. 13 odst. 1 směrnice 2009/16/ES.
- (22) Směrnice 2009/16/ES stanoví, že lodě mají být zadrženy, nemají-li osvědčení, která musí mít na palubě. Pro případy, kdy loď neplní povinnosti související s monitorováním a vykazováním po více než jedno vykazované období, je nicméně vhodné stanovit možnost vyhoštění. To by mělo být uplatňováno tak, aby bylo možné situaci v průměrné době napravit.
- (23) Mělo by být změněno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013<sup>(3)</sup>, aby stanovilo požadavky ohledně monitorování a vykazování emisí z námořní dopravy členskými státy podle tohoto nařízení.
- (24) Systém Unie pro MVO by měl sloužit jako vzor pro provedení systému pro MVO na celosvětové úrovni. Globální systém pro MVO je vhodnější, jelikož jej lze vzhledem k širší oblasti působnosti považovat za účinnější. V této souvislosti by Komise měla pravidelně sdílet relevantní informace o provádění tohoto nařízení s organizací IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by organizaci IMO předkládat náležitá podání. Bude-li dosaženo dohody o globálním systému pro MVO, Komise by měla systém Unie pro MVO přezkoumat a uvést jej s tímto globálním systémem do souladu.
- (25) Aby se v co největším rozsahu využily nejlepší dostupné postupy a vědecké důkazy, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o přezkum určitých technických aspektů monitorování a vykazování emisí ~~CO<sub>2</sub>~~ **skleníkových plynů** z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravných prací vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě. **[pozm. návrh 21]**
- (26) Aby byly zaručeny jednotné podmínky pro využívání automatizovaných systémů a standardních elektronických šablon, které umožní, aby byly Komisi a zúčastněným státům jednotně podávány zprávy o emisích a další **důležité** informace ~~důležité z hlediska klimatu~~, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto nezbytné pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>(4)</sup>. **[pozm. návrh 22]**

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132).

<sup>(2)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

<sup>(3)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a podávání dalších informací na úrovni členských států a Unie vztahujících se ke změně klimatu a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 280/2004/ES (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 13).

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Středa, 16. dubna 2014

- (27) Cíle navrhovaného opatření, tedy monitorování, vykazování a ověřování emisí  $\text{CO}_2$  **skleníkových plynů** z lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu, který má tyto emise snížit **a naplnit cíle stanovené v bílé knize Komise nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“**, nelze vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy uspokojivě dosáhnout, budou-li členské státy jednat samostatně, a proto jej lze z důvodu rozsahu a účinků opatření lépe dosáhnout na úrovni Unie. Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů. **[pozm. návrh 23]**
- (28) Pravidla, jimiž se stanoví systém pro MVO, by měla být v souladu s ustanoveními směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES <sup>(1)</sup> a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 <sup>(2)</sup>.
- (29) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost dne 1. července 2015, aby se zaručilo, že členské státy a příslušné zúčastněné strany budou mít dostatek času na to, aby přijaly nezbytná opatření k účinnému uplatnění tohoto nařízení dříve, než dne 1. ledna 2018 začne první vykazované období,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I OBECNÁ USTANOVENÍ

### Článek 1

#### Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí ~~oxidu uhličitého ( $\text{CO}_2$ )~~ **skleníkových plynů** a dalších **důležitých** informací ~~důležitých z hlediska klimatu~~ pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí  $\text{CO}_2$  **skleníkových plynů** z námořní dopravy. **[pozm. návrh 24]**

### Článek 2

#### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující 5 000 tun a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.
2. Toto nařízení se nevztahuje na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, ~~lodě, které loví či zpracovávají ryby,~~ dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu a státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům. **[pozm. návrh 26]**

### Článek 3

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- a) „emisemi“ se rozumí objem  $\text{CO}_2$  vypouštěný do ovzduší loděmi uvedenými v článku 2;
- b) „přístavem určení“ se rozumí přístav, v němž loď zastaví, aby naložila či vyložila náklad nebo aby se mohli vylodit či nalodit cestující, s výjimkou zastávek, jejichž jediným účelem je doplnění paliva, získání čerstvých zásob a/nebo vystřídaní posádky;

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31).

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

Středa, 16. dubna 2014

- c) „společností“ se rozumí vlastník lodi uvedený v článku 2 nebo jiná osoba, např. správce či nájemce plavidla bez posádky, která od vlastníka lodi převzala odpovědnost za její provozování;
- d) „hrubou prostorností“ se rozumí metrická hrubá prostornost vypočtená v souladu s předpisy pro vyměřování, které jsou uvedeny v příloze 1 Mezinárodní úmluvy o vyměřování lodí z roku 1969;
- e) „ověřovatelem“ se rozumí právnická osoba, která provádí ověřování a je akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008 a tohoto nařízení, **nebo agentura pověřená správou systému vytváření modelů pro monitorování emisí z lodí**; [pozm. návrh 28]
- f) „ověřením“ se rozumějí činnosti prováděné ověřovatelem za účelem posouzení souladu dokumentů předaných společností s požadavky podle tohoto nařízení;
- g) „dalšími **důležitými** informacemi ~~důležitými z hlediska klimatu~~“ se rozumějí informace související se ~~spotřebou s emisemi skleníkových plynů v důsledku spotřeby~~ paliva, ~~vykonávanou přepravou ujetou vzdáleností, možnostmi využívání pobřežní elektřiny~~ a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a ~~posoudit~~ **zjistit** výkonnost lodí; [pozm. návrh 29]
- h) „emisním faktorem“ se rozumí průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu, že při spalování dojde k úplné oxidaci a při všech ostatních chemických reakcích k úplné konverzi;
- i) „nejistotou“ se rozumí parametr související s výsledkem měření, který charakterizuje rozptýlení hodnot, jež by mohly být rozumně přiřazeny danému výsledku, včetně vlivů systematických i náhodných činitelů, vyjádřený v procentech a charakterizující interval spolehlivosti kolem střední hodnoty zahrnující 95 % z odvozených hodnot, s přihlédnutím k asymetrii rozptýlení hodnot;
- j) „konzervativním“ se rozumí, že je definován soubor předpokladů, aby se zajistilo, že nedojde k podhodnocení ročních emisí nebo nadhodnocení vzdáleností ~~či objemu přepravovaného nákladu~~; [pozm. návrh 30]
- k) „**tunami CO<sub>2</sub>**“ se rozumějí metrické tuny CO<sub>2</sub>; [pozm. návrh 31]
- l) „vykazovaným obdobím“ se rozumí jeden kalendářní rok, během kterého musí být emise monitorovány a vykazány.
- la) „**loď v kotvišti**“ se rozumí **loď, která je bezpečně uvázána nebo zakotvena v přístavu Unie v průběhu nakládky, vykládky nebo ubytování cestujících, včetně doby, kdy se nakládka nebo vykládka neprovádí**; [pozm. návrh 32]
- lb) „**ledovou třídou**“ se rozumí **poznámka učiněná o lodi správním orgánem nebo organizací uznávanou správním orgánem, týkající se toho, že loď je určena k navigaci ve vodě s výskytem ledových ker**. [pozm. návrh 33]

## KAPITOLA II

## MONITOROVÁNÍ A VYKAZOVÁNÍ

## ODDÍL 1

## Zásady a metody monitorování a vykazování

## Článek 4

## Společné zásady monitorování a vykazování

1. Společnosti u každé lodi monitorují a vykazují množství a typ paliva spotřebovaného během ~~kalendářního roku v každém přístavu spadajícím~~ **vykazovaného období ve všech přístavech spadajících** do jurisdikce členského státu a při ~~každé plavbě~~ **všech plavbách** do přístavu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu v souladu s odstavci 2 až 6. [pozm. návrh 34]
2. Monitorování a vykazování je úplné a vztahuje se na ~~všechny~~ emise **CO<sub>2</sub>** ze spalování paliv, **je-li loď na moři i v kotvi**. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby během vykazovaného období zabránily vzniku nedostatku údajů. [pozm. návrh 35]



Středa, 16. dubna 2014

3. Monitorování a vykazování je v průběhu času konzistentní a srovnatelné. Společnosti využívají stejné metodiky monitorování a soubory údajů, v nichž jsou provedeny změny a odchylky schválené ověřovatelem.
4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním způsobem, který ověřovateli umožní reprodukovat stanovení emisí.
5. Společnosti zaručí, že stanovení emisí není systematicky ani vědomě nepřesné. Určí a omezí všechny zdroje nepřesností.
6. Společnosti poskytnou přiměřenou záruku integrity údajů o emisích, které mají být monitorovány a vykazovány.

**6a. Společnosti zohlední doporučení obsažená ve zprávách o ověření, které jsou vydávány v souladu s článkem 13 v souvislosti s následným monitorováním těchto společností a podáváním zpráv o nich. [pozn. návrh 36]**

#### Článek 5

##### Metody monitorování a vykazování emisí z námořní dopravy

1. Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné informace důležité z hlediska klimatu pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad 5 000 tun v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

**1a. Pokud je dosaženo mezinárodní o monitorování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, přezkoumá Komise metody uvedené v příloze I a je jí svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 týkající se případných změn této přílohy s cílem stanovit využívání průtokoměrů pro příslušné procesy spalování a přímé měření emisí. [pozn. návrh 38]**

#### ODDÍL 2

##### PLÁN MONITOROVÁNÍ

#### Článek 6

##### Obsah a předkládání plánu monitorování

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad 5 000 tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a dalších **důležitých** informací ~~důležitých z hlediska klimatu~~. **[pozn. návrh 39]**
2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 1. lednu 2018, společnost odchýlně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.
3. Plán monitorování uvedený v odstavci 1 sestává z úplné a transparentní dokumentace metodiky monitorování konkrétní lodě a obsahuje alespoň tyto prvky:
  - a) identifikaci a typ lodě včetně názvu lodě, registračního čísla lodě podle Mezinárodní námořní organizace (IMO), rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu, **ledové třídy lodě** a jména vlastníka lodě; **[pozn. návrh 40]**
  - b) název společnosti a adresu, telefonní a faxové číslo a e-mailovou adresu kontaktní osoby;
  - c) popis **následujících** zdrojů emisí ~~na palubě lodi, např. hlavních motorů, pomocných motorů, kotlů a generátorů inertních plynů, a použitých typů paliva; a typů paliva s nimi spojených na palubě lodi, a to:~~
    - i) **hlavní motor(y);**
    - ii) **pomocný motor (pomocné motory);**

Středa, 16. dubna 2014

- iii) kotel (kotle);**
- iv) generátor(y) inertních plynů; [pozm. návrh 41]**
- d) popis postupů, systémů a povinností použitých k aktualizaci úplnosti seznamu zdrojů emisí v průběhu monitorovaného ~~roku~~ **období** za účelem zaručení úplnosti monitorování a vykazování emisí z dané lodě; **[pozm. návrh 42]**
- e) popis postupů použitých k monitorování úplnosti seznamu plaveb;
- f) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva u dané lodě, který zahrnuje:
- zvolenou metodu výpočtu spotřeby paliva uvedenou v příloze I u každého zdroje emisí, popřípadě včetně popisu použitého měřicího zařízení;
  - postupy měření množství doplněného paliva a paliva v nádržích, popis nástrojů použitých k měření a popřípadě postupy pro záznam, vyhledávání, přenos a ukládání informací o měření;
  - popřípadě zvolenou metodu stanovení hustoty;
  - postup, jímž se zaručí, aby celková nejistota při měření paliva byla v souladu s požadavky tohoto nařízení, pokud možno s odkazem na vnitrostátní právní předpisy, doložky v zákaznických smlouvách či normy dodavatele paliva týkající se přesnosti;
- g) jediný emisní faktor použitý pro každý typ paliva nebo, v případě alternativních paliv, metodiku stanovení emisních faktorů včetně metodiky odběru vzorků, metodu analýzy, popis použitých laboratoří (a potvrzení akreditace ISO 17025, je-li to relevantní);
- h) popis postupů použitých ke stanovení údajů o činnosti během každé plavby včetně:
- postupů, povinností a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání vzdálenosti ujeté během každé plavby;
  - ~~postupů, povinností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání přepravovaného nákladu nebo počtu cestujících, podle toho, co je vhodné; [pozm. návrh 43]~~
  - postupů, povinností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby strávené na moři při plavbě mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí;
- ha) postupů, povinností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání ujeté vzdálenosti a doby strávené při navigaci mezi ledovými krami; [pozm. návrh 44]**
- i) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů;
- ~~j) datum poslední změny plánu monitorování; [pozm. návrh 45]~~
- ja) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti historie revizí. [pozm. návrh 46]**
4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. ~~Technická Komise je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24, v nichž určí technická pravidla, která stanoví šablony pro plány monitorování uvedené v odstavci 1., se určí prostřednictvím prováděcích aktů. Uvedené prováděcí akty přijme Komise postupem uvedeným v čl. 25 odst. 2 tohoto nařízení. Tyto šablony musí být co nejjednodušší a nesmějí způsobovat zbytečnou administrativní zátěž. [pozm. návrh 47]~~ **Technická Komise je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24, v nichž určí technická pravidla, která stanoví šablony pro plány monitorování uvedené v odstavci 1., se určí prostřednictvím prováděcích aktů. Uvedené prováděcí akty přijme Komise postupem uvedeným v čl. 25 odst. 2 tohoto nařízení. Tyto šablony musí být co nejjednodušší a nesmějí způsobovat zbytečnou administrativní zátěž. [pozm. návrh 47]**

## Článek 7

## Změny plánu monitorování

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

Středa, 16. dubna 2014

Společnost plánu monitorování pozmění, nastane-li některá z následujících ze situací **uvedených v písmenech a) až e)**. **Plán monitorování může být změněn, pouze pokud jde o specifické změny, jež nastaly v důsledku těchto situací:** [pozm. návrh 48]

- a) dojde-li ke změně vlastníka lodi, **držitele dokladů nebo vlajky;** [pozm. návrh 49]
- b) dojde-li ke vzniku nových emisí kvůli novým zdrojům emisí nebo používání nových paliv, jež nejsou dosud uvedeny v plánu monitorování;
- c) dojde-li ke změně v dostupnosti údajů z důvodu používání nových typů měřicích přístrojů, metod odběru vzorků či metod analýzy nebo jiných důvodů, což vede k vyšší přesnosti při stanovení množství emisí;
- d) bylo-li zjištěno, že údaje získané na základě dříve použité metodiky monitorování nejsou správné;
- e) plán monitorování nespĺňuje požadavky tohoto nařízení a ověřovatel vyžaduje, aby jej společnost změnila.

Společnosti bez zbytečného prodlení oznámí návrhy změn plánu monitorování ověřovateli.

Ověřovatel každou významnou změnu plánu monitorování posoudí.

### ODDÍL 3

## MONITOROVÁNÍ EMISÍ A DALŠÍCH DŮLEŽITÝCH INFORMACÍ

### Článek 8

#### Monitorování činností ve vykazovaném období

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

**1a. Monitorování může být pozastaveno během doby, kdy je loď používána v nouzových situacích, včetně činností souvisejících se záchranou života.** [pozm. návrh 50]

### Článek 9

#### Monitorování při každé plavbě

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

- a) přístav vyplutí a přístav připlutí včetně data a hodiny vyplutí a připlutí;
- b) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva ~~jak v celkovém vyjádření, tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;~~ [pozm. návrh 51]
- c) vzniklý CO<sub>2</sub>;
- d) ujetá vzdálenost;
- e) dobu strávenou na moři;
- f) ~~přepravovaný náklad;~~ [pozm. návrh 53]
- fa) **energetickou účinnost podle definice v příloze II;** [pozm. návrh 54]
- g) ~~vykonanou přepravu;~~ [pozm. návrh 55]

Středa, 16. dubna 2014

g) datum a čas začátku a konce období, během nichž došlo k pozastavení monitorování z důvodu nouzových situací, například činností souvisejících se záchranou života, spolu s popisem těchto situací. [pozm. návrh 56]

U dálkové námořní dopravy, kde lodě zastavují v řadě přístavů Unie, by měl být evropský úsek cesty považován za jednu plavbu. [pozm. návrh 57]

Odchylně od prvního odstavce se povinnost monitorovat emise při každé plavbě nevztahuje na plavidla, která spadají výhradně do oblasti působnosti tohoto nařízení a která uskuteční během dne více plaveb. [pozm. návrh 58]

#### Článek 10

##### Každoroční monitorování

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

- a) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva ~~jak v celkovém vyjádření, tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;~~
- b) celkový vzniklý CO<sub>2</sub>;
- c) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států;
- d) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;
- e) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;
- f) emise CO<sub>2</sub>, které vznikly v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, v němž loď kotví;
- g) celkovou ujetou vzdálenost;
- h) celkovou dobu strávenou na moři **a v kotvišti**;
- i) ~~celkovou vykonanou přepravu;~~
- j) průměrnou energetickou účinnost. [pozm. návrh 59]

#### ODDÍL 4

##### VYKAZOVÁNÍ

#### Článek 11

##### Obsah zprávy o emisích

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

Středa, 16. dubna 2014

- ii) registračního čísla lodi organizace IMO,
- iii) rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu,

**iiia) ledové třídy lodě, [pozm. návrh 60]**

- iv) ~~osvědčené~~ technické účinnosti lodi ~~(index vyjádřené indexem~~ energeticky účinného designu (EEDI) ~~nebo~~ ~~popřípadě odhadovaná hodnota indexu (EIV) v souladu s rezolucí IMO MEPC.215 (63)), je-li relevantní pro daný~~ **typ lodí, [pozm. návrh 61]**
  - v) jména vlastníka lodě,
  - vi) adresy vlastníka lodě a jeho hlavního místa podnikání,
  - vii) názvu společnosti (pokud není vlastníkem lodě),
  - viii) adresy společnosti (pokud není vlastníkem lodě) a jejího hlavního místa podnikání,
  - ix) adresy, telefonu ~~faxu~~ a e-mailové adresy kontaktní osoby; **[pozm. návrh 62]**
- b) informace o použité metodě monitorování a související úrovni nejistoty;
  - c) výsledky každoročního monitorování parametrů v souladu s článkem 10;
- ca) detaily období, kdy je monitorování pozastaveno z důvodů nouzových situací a činností souvisejících se záchranou života. [pozm. návrh 63]**

#### Článek 12

##### Formát zprávy o emisích

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

#### KAPITOLA III

##### OVĚŘOVÁNÍ A AKREDITACE

#### Článek 13

##### Rozsah ověřování a zpráva o ověření

1. Ověřovatel posoudí, zda je plán monitorování uvedený v článku 6 v souladu s požadavky stanovenými v člancích 6 a 7. Pokud posouzení obsahuje doporučení, jež je třeba začlenit do plánu monitorování, příslušná společnost svůj plán monitorování před začátkem vykazovaného období přepracuje.
2. Ověřovatel posoudí, zda zpráva o emisích splňuje požadavky stanovené v člancích 8 až 11 a přílohách I a II.
3. Ověřovatel zejména zaručí, že emise a další **důležité** informace ~~důležité z hlediska klimatu~~, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise a další **důležité** informace ~~důležité z hlediska klimatu~~ vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II. **[pozm. návrh 64]**
4. Pokud ověřovatel při posouzení dojde k závěru, že podle jeho nejlepšího vědomí zpráva o emisích neobsahuje žádné podstatné nepřesnosti ani chyby, vydá zprávu o ověření. Tato zpráva podrobně popisuje všechny aspekty týkající se práce provedené ověřovatelem.

Středa, 16. dubna 2014

5. Pokud ověřovatel při posouzení dojde k závěru, že zpráva o emisích obsahuje podstatné nepřesnosti, chyby, nesrovnalosti nebo že nespĺňuje požadavky článků 11 a 14 a přílohy I, včas o tom společnost informuje a požádá ji, aby předložila revidovanou zprávu o emisích. Společnost opraví všechny případy nesouladu či nesrovnalosti, o nichž byla informována, aby bylo možné ověřování dokončit včas. Ověřovatel ve své zprávě o ověření uvede, zda společnost v průběhu ověřování případy nesouladu odstranila.

**5a. Pokud ověřovatel určí oblasti pro zlepšení výsledků společnosti v souvislosti s monitorováním a vykazováním emisí, a to i pokud jde o dosahování vyšší přesnosti a zvyšování účinnosti monitorování a vykazování, uvede ve zprávě o ověření doporučení pro zlepšení. [pozm. návrh 65]**

#### Článek 14

##### Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů

1. Ověřovatel jedná nezávisle na společnosti či provozovateli dotčené lodě a ve veřejném zájmu provádí činnosti požadované tímto nařízením. Za tímto účelem ověřovatel ani žádná část téže právnické osoby netvoří součást společnosti či provozovatele lodi, vlastníka společnosti, ani není v jejich vlastnictví, a stejně tak ověřovatel nemá se společností žádné vztahy, které by mohly ovlivnit jeho nezávislost a nestrannost.

2. Při zvažování ověření zprávy o emisích uvedené v článku 11 a postupů monitorování, které společnost používá, ověřovatel posoudí spolehlivost, důvěryhodnost a přesnost systémů monitorování a vykazovaných údajů a informací týkajících se emisí, zejména:

- a) přiřazování spotřeby paliva plavbám spadajícím do oblasti působnosti tohoto nařízení;
- b) vykázaných údajů o spotřebě paliva a souvisejícího měření a výpočtů;
- c) výběru a použití emisních faktorů;
- d) výpočtů vedoucích k určení celkových emisí;
- e) výpočtů vedoucích k určení energetické účinnosti.

3. Zprávy předložené v souladu s článkem 11 vezme ověřovatel v úvahu pouze tehdy, pokud spolehlivé a důvěryhodné údaje a informace umožňují stanovit emise s vysokou mírou jistoty, a je-li zaručeno, že:

- a) vykázané údaje jsou soudržné s ohledem na odhadované údaje vycházející z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je např. instalovaný výkon motoru;
- b) vykázané údaje neobsahují žádné nesrovnalosti, zejména při srovnání celkového objemu paliva, které každá loď ročně nakoupí, a souhrnné spotřeby paliva během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
- c) shromažďování údajů probíhalo v souladu s použitelnými pravidly;
- d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné a souvislé.

#### Článek 15

##### Postupy ověřování

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané emise s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je např. instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny podstatné odchylky, ověřovatel provede další analýzy. [pozm. návrh 66]

2. Ověřovatel určí možná rizika související s různými kroky výpočtu, a to tak, že přezkoumá všechny zdroje údajů a použité metodiky.

Středa, 16. dubna 2014

3. Ověřovatel vezme v úvahu všechny metody účinné kontroly rizik, které společnost uplatňuje, aby snížila míru nejistoty, přičemž zvaží přesnost použitých metod monitorování.
4. Společnost poskytne ověřovateli všechny dodatečné informace, které mu umožní provést postupy ověřování. Ověřovatel může v rámci ověřování provádět kontroly na místě, aby určil spolehlivost vykazovaných údajů a informací.
5. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 za účelem dalšího upřesnění pravidel pro ověřovací činnosti uvedené v tomto nařízení a metod akreditace ověřovatelů. Tyto akty v přenesené pravomoci vycházejí ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článku 14, a z příslušných mezinárodně přijatých norem.

#### Článek 16

##### Akreditace ověřovatelů

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

#### KAPITOLA IV

##### SOULAD A ZVEŘEJŇOVÁNÍ INFORMACÍ

#### Článek 17

##### Vydávání dokumentů o souladu

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

Středa, 16. dubna 2014

## Článek 18

## Povinnost mít na palubě platný dokument o souladu

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

## Článek 19

## Soulad s povinnostmi ohledně monitorování a vykazování a inspekce

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

**3a. Během návštěv a inspekci prováděných agenturou EMSA v rámci monitorování uplatňování směrnice 2009/16/ES bude EMSA sledovat také uplatňování odstavců 1, 2 a 3 ze strany příslušných orgánů členských států a podá o něm zprávu Komisi. [pozm. návrh 67]**

## Článek 20

## Sankce, výměna informací a příkaz k vyhoštění

1. Členské státy zřídí systém sankcí pro případy, kdy nejsou splněny požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člácích 8 až 12, a přijmou nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou tyto sankce uplatňovány. Stanovené sankce nejsou o nic méně přísné než ty, které jsou pro případy, kdy provozovatelé neplní povinnosti ohledně vykazování, stanoveny ve vnitrostátních právních předpisech o emisích skleníkových plynů, a jsou **musí být** účinné, přiměřené a odrazující. Do 1. července 2017 oznámí členské státy tato ustanovení Komisi a neprodleně Komisi oznámí také všechny následné změny těchto ustanovení. [pozm. návrh 68]
2. Členské státy zavedou účinnou výměnu informací a účinnou spolupráci mezi svými vnitrostátními orgány, které zajišťují, aby byly plněny požadavky na monitorování a vykazování, nebo popřípadě s orgánem pověřeným postupem udělování sankcí. Vnitrostátní postupy udělování sankcí zahájené členským státem se oznámí Komisi, EMSA a ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky.
3. U lodí, které neplní požadavky na monitorování a vykazování po více než jedno vykazované období, může vnitrostátní orgán státu přístavu vydat příkaz k vyhoštění, přičemž o tom uvědomí Komisi, agenturu EMSA a ostatní členské státy a dotčený stát vlajky. V důsledku vydání takového příkazu k vyhoštění každý členský stát odepře dané lodi vstup do svých přístavů, dokud společnost nespĺní požadavky na monitorování a vykazování v souladu s články 8 až 12, což potvrdí tím, že vnitrostátnímu orgánu státu přístavu, který příkaz vydal, předloží platný dokument o souladu.



Středa, 16. dubna 2014

## Článek 21

### Zveřejňování informací

1. Do 30. června každého roku Komise zveřejní **roční** emise vykázané v souladu s článkem 11 ~~a informace o tom, zda společnost plní požadavky na monitorování a vykazování stanovené v článcích 11 a 17~~ **při zachování důvěrnosti obchodních informací s cílem chránit oprávněný hospodářský zájem podle článků 3 a 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/4/ES<sup>(1)</sup>. [pozm. návrh 69]**
2. Zveřejněné informace uvedené v odstavci 1 obsahují tyto údaje:
  - a) identifikaci lodi (název, registrační číslo lodi organizace IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav **a ledovou třídu lodě**); [pozm. návrh 70]
  - b) totožnost vlastníka lodi (název a adresu vlastníka a jeho hlavní místo podnikání);
  - c) technickou účinnost lodi (~~index energeticky účinného designu (EEDI) nebo odhadovanou hodnotu indexu (EIV)~~), **pokud je relevantní pro daný typ lodí**); [pozm. návrh 71]
  - d) roční emise CO<sub>2</sub>;
  - e) celkovou roční spotřebu paliva během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
  - f) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;
  - g) ~~průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté a nákladu přepravenému během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení; [pozm. návrh 73]~~
  - h) ~~celkovou dobu strávenou za rok na moři během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení; [pozm. návrh 74]~~
  - i) použitou metodiku monitorování;
  - j) datum vydání dokumentu o souladu a datum konce jeho platnosti;
  - k) totožnost ověřovatele, který schválil zprávu o emisích.
3. Komise roční zprávu o emisích a další **důležité** informace o námořní dopravě ~~důležité z hlediska klimatu~~ zveřejní. [pozm. návrh 75]
4. Komisi je při práci, jejímž účelem je splnit požadavky článků 11, 12, 17 a 21 tohoto nařízení, nápomocna agentura EMSA v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002<sup>(2)</sup>.

## KAPITOLA V

### MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

## Článek 22

### Mezinárodní spolupráce

1. Komise pravidelně informuje organizaci IMO a další příslušné mezinárodní subjekty o provádění tohoto nařízení, aby usnadnila vypracovávání mezinárodních pravidel pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy v rámci organizace IMO.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/4/ES ze dne 28. ledna 2003 o přístupu veřejnosti k informacím o životním prostředí a kterým se zrušuje směrnice Rady 90/313/EHS (Úř. věst. L 41, 14.2.2003, s. 26).

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1).

Středa, 16. dubna 2014

2. Komise si s třetími zeměmi vyměňuje informace technické povahy o provádění tohoto nařízení, zejména o dalším vývoji metod monitorování, organizaci vykazování a ověřování zpráv o emisích.
3. Bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálních opatřeních za účelem snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, Komise toto nařízení přezkoumá a ~~ve vhodných případech může navrhnout změny tohoto nařízení~~ **zajistí soulad s příslušnými mezinárodními pravidly stanovenými organizací IMO. [pozm. návrh 76]**

## KAPITOLA VI

## PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRÁVOMOCI A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

## Článek 23

## Přenesení pravomocí

Komisi je za podmínek stanovených v článku 24 svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění či pozměnění ustanovení příloh I a II, aby byly zohledněny aktuální dostupné vědecké důkazy, ~~jakož i relevantní údaje, které jsou k dispozici na palubách lodí, a příslušná mezinárodní pravidla a mezinárodně uznávané normy~~ **a také aby byly tyto přílohy uvedeny do souladu s příslušnými mezinárodními předpisy, které odsouhlasila IMO, s cílem zajistit soulad s mezinárodními předpisy**, určit nejpřesnější a nejúčinnější metody monitorování emisí a zlepšit přesnost požadovaných informací souvisejících s monitorováním a vykazováním emisí. **Tato pravomoc je svěřena Komisi za podmínek stanovených v článku 24 a to pouze v rozsahu, v jakém se jedná o nepodstatné prvky tohoto nařízení. [pozm. návrh 77]**

## Článek 24

## Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v **čl. 5 odst. 1a, čl. 6 odst. 4 a** v člancích 15, 16 a 23 je svěřena Komisi na dobu pěti let ~~ode dne 1. července 2015 od ... (\*)~~. **Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodloužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období. [pozm. návrh 78]**
2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v ~~článku 23~~ **čl. 5 odst. 1a, v čl. 6 odst. 4 a v člancích 15, 16 a 23** kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinnosti dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. **[pozm. návrh 79]**
3. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
4. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle ~~článku 23~~ **čl. 5 odst. 1a, čl. 6 odst. 4 a článků 15, 16 a 23** vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce. **[pozm. návrh 80]**

## Článek 25

## Prováděcí akty

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 8 rozhodnutí Rady 93/389/EHS<sup>(1)</sup>. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

(\*) Datum vstupu tohoto nařízení v platnost.

(1) Rozhodnutí Rady 93/389/EHS ze dne 24. června 1993 o mechanismu monitorování emisí CO<sub>2</sub> a jiných skleníkových plynů (Úř. věst. L 167, 9.7.1993, s. 31).

Středa, 16. dubna 2014

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

#### Článek 26

#### Změny nařízení (EU) č. 525/2013

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

1. V článku 1 nařízení (EU) č. 525/2013 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„h) monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../.... (\*)“

(\*) Úř. věst. L ... (+)“

2. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 21a

Vykazování emisí z námořní dopravy

1. „Do 15. ledna každého roku (rok X) členské státy oznámí Komisi emise CO<sub>2</sub> z námořní dopravy za rok X–2 v souladu s články 9 a 10 nařízení (EU) č. .../... (\*).“
  2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s [článkem 25 tohoto nařízení] za účelem stanovení požadavků na monitorování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. .../... (\*\*), a je-li to vhodné, zohlednění relevantních rozhodnutí přijatých orgány úmluvy UNFCCC a Kjótského protokolu nebo dohod, které jsou od nich odvozené nebo je nahrazují, či rozhodnutí přijatých v rámci Mezinárodní námořní organizace.
  3. Komise přijme prováděcí akty za účelem vymezení struktury, formátu a postupu pro předkládání zpráv členských států o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. .../... (\*\*\*). Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle [čl. 26 odst. 2].
- 3a. Každé dva roky Komise posoudí celkový dopad odvětví námořní dopravy na světové klima, včetně emisí, které nejsou spojeny s CO<sub>2</sub> nebo jejich dopadů, na základě údajů o emisích poskytnutých členskými státy v souladu s článkem 7 a/nebo podle nařízení (EU) č. .../... (\*\*\*\*), a toto hodnocení doplní odkazy na vědecké pokroky a údaje o námořní dopravě.“ [pozm. návrh 82]**

(\*) Číslo tohoto nařízení.

(\*\*) Číslo tohoto nařízení.

(\*\*\*) Číslo tohoto nařízení.

(\*\*\*\*) Číslo tohoto nařízení.

3. V článku 25 se do odstavců 2, 3 a 5 vkládá tento odkaz:

„21a“.

(+) Číslo a rok tohoto nařízení.

---

**Středa, 16. dubna 2014**

Článek 27

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dne 1. července 2015.

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

V ... dne

*Za Evropský parlament*  
*předseda*

*Za Radu*  
*předseda nebo předsedkyně*

---

Středa, 16. dubna 2014

## PŘÍLOHA I

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

### A. VÝPOČET SPOTŘEBY PALIVA (článek 9)

Pro účely výpočtu spotřeby paliva použijí společnosti tento vzorec:

spotřeba paliva x emisní faktor

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

Spotřeba paliva během kotvení v přístavech se vypočte samostatně.

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

Standardní emisní faktory vycházejí z nejnovějších dostupných hodnot IPCC. Ty lze získat v příloze VI nařízení Komise (EU) č. 601/2012 <sup>(1)</sup>.

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

### B. METODY STANOVENÍ EMISÍ

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

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

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

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

**da) modelování pomocí informací o pohybu lodí a konkrétních údajů o dané lodi. [pozm. návrh 83]**

**Ověřovatel může použít jakoukoli kombinaci výše uvedených postupů, pokud to zvýší celkovou přesnost měření. [pozm. návrh 84]**

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

Tato metoda je založena na množství a typu paliva, které je definováno v dodacím listu zásobníku, v kombinaci s pravidelnými kontrolami palivových nádrží na základě odečtů množství paliva. Palivo spotřebované v daném období se získá tak, že se k množství paliva na začátku období přičte doplněné palivo, odečte zůstatek paliva na konci období a palivo vypuštěné z nádrží mezi počátkem a koncem období.

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

Středa, 16. dubna 2014

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

~~Tento přístup se nepoužije, nejsou-li~~ **Nejsou-li** na palubě k dispozici dodací listy zásobníků, zejména v případě, je-li jako palivo použito náklad, např. odpařený zkapalněný zemní plyn (LNG), **použijí se pouze kontroly skladových zásob palivových nádrží a odečty nádrží s lodním palivem.** [pozm. návrh 85]

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

**Nejsou-li na palubě k dispozici dodací listy zásobníků, zejména v případě, je-li jako palivo použito náklad, např. odpařený zkapalněný zemní plyn (LNG), použijí se pouze kontroly skladových zásob palivových nádrží a odečty nádrží s lodním palivem.** [pozm. návrh 86]

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

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

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

## 2. Metoda B: Monitorování nádrže lodního paliva na palubě

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

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

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

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

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

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

**ba) případně hustoty naměřené při analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva.** [pozm. návrh 87]

**Středa, 16. dubna 2014**

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

**3. Metoda C: Průtokoměry pro příslušné procesy spalování**

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

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

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

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

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

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

**4. Metoda D: Přímé měření emisí**

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO<sub>2</sub> zahrnují emise CO<sub>2</sub> vypouštěné hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů. Pro lodě, u nichž je vykazování založeno na této metodě, se spotřeba paliva vypočte za použití měření emisí CO<sub>2</sub> a použitelného emisního faktoru příslušných paliv.

Tato metoda je založena na stanovení toků emisí CO<sub>2</sub> v komínech pro výfukový plyn, a to vynásobením koncentrace CO<sub>2</sub> ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

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

**4a. Metoda Da: Modelování pomocí informací o pohybu lodí a konkrétních údajů o dané lodi.**

*Agentura pověřená systémem vytváření modelů uzavře s vlastníkem lodi písemnou dohodu o dotyčné lodi. Na konci období monitorování se vypočtené emise CO<sub>2</sub> porovnají s knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami na lodi a dodacími listy zásobníku, aby se našly a opravily nesrovnalosti. [pozn. návrh 90]*

Středa, 16. dubna 2014

## PŘÍLOHA II

## Monitorování jiných informací důležitých z hlediska klimatu

## A. Monitorování jednotlivých plaveb (článek 9)

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

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

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

~~U osobních lodí se přepravovaný náklad vyjádří počtem cestujících. U všech ostatních kategorií lodí se množství přepravovaného nákladu vyjádří v metrických tunách a metrech krychlových nákladu. [pozm. návrh 91]~~

~~Vykonaná přeprava se určí vynásobením ujeté vzdálenosti množstvím přepravovaného nákladu. [pozm. návrh 92]~~

## B. Každoroční monitorování (článek 10)

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

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

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí ~~alespoň čtyř~~ **dvou** ukazatelů, tedy spotřeby paliva za danou vzdálenost ~~a, spotřeby paliva během vykonané přepravy~~, emisí CO<sub>2</sub> za danou vzdálenost ~~a emisí CO<sub>2</sub> vzniklých během dané vykonané přepravy~~, a vypočte se takto:

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

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

emise CO<sub>2</sub> na danou vzdálenost = celkové roční emise CO<sub>2</sub> / celková ujetá vzdálenost

~~emise CO<sub>2</sub> vzniklé při vykonané přepravě = celkové roční emise CO<sub>2</sub> / celková vykonaná přeprava [pozm. návrh 93]~~