



V Bruseli 28. 6. 2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Potreba prijať okamžité opatrenia v oblasti zmeny klímy a emisií skleníkových plynov z lodí

V decembri 2010 zmluvné strany Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) uznali, že globálne otepľovanie nesmie prekročiť teploty z obdobia pred priemyselnou revolúciou o viac ako 2 °C¹. To zohráva kľúčovú úlohu pri obmedzovaní negatívnych následkov ľudských zásahov do klimatického systému. Podľa tohto dlhodobého cieľa sa globálne emisie skleníkových plynov majú do roku 2050 znížiť najmenej o 50 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990².

Rozvinuté krajiny by mali do roku 2050 znížiť svoje emisie o 80 až 95 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990³. EÚ prijala strednodobý cieľ znížiť do roku 2020 svoje emisie skleníkových plynov o 20 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990 a v prípade vhodných podmienok až o 30 %. Tento záväzok tvorí časť jedného z piatich hlavných cieľov EÚ v rámci *stratégie Európa 2020*.⁴ Okrem toho sa Európska rada aj Európsky parlament zhodli, že k zníženiu emisií by mali prispievať všetky sektory hospodárstva⁵. So zreteľom na prispievanie k stratégii EÚ 2020 sa v bielej knihe Komisie o doprave z roku 2011⁶ uvádza, že emisie CO₂ z námornej dopravy v EÚ by sa mali do roku 2050 znížiť o 40 % (ak je to možné, o 50 %) v porovnaní s úrovňami v roku 2050.

Odhaduje sa, že v roku 2010 celkové emisie CO₂ spojené s činnosťami európskej námornej dopravy (vrátane plavieb v rámci EÚ, plavieb do EÚ a plavieb z EÚ) rádovo predstavovali 180 Mt CO₂. Očakáva sa, že emisie sa budú zvyšovať napriek tomu, že Medzinárodná námorná organizácia (IMO) zaviedla v roku 2011 normy minimálnej energetickej efektívnosti pre určité kategórie nových lodí (index energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia, EEDI)⁷. Hlavným podnetom je stále očakávaný zvýšený dopyt po námornej doprave spôsobený rastom svetového obchodu.

Očakáva sa, že k tomuto predpokladanému nárastu dôjde napriek dostupnosti prevádzkových opatrení a existujúcich technológií na zníženie špecifickej energetickej spotreby a emisií CO₂ lodí až o 75 % (podľa údajov IMO). Významnú časť týchto opatrení možno považovať za nákladovo efektívnu, pretože znížené náklady na palivo zabezpečia návratnosť akýchkoľvek prevádzkových alebo investičných nákladov. Tento rozpor možno vysvetliť existenciou trhových prekážok pre prijímanie takýchto technológií a prevádzkových opatrení, ako je nedostatok spoľahlivých informácií o palivovej efektívnosti lodí alebo technológií na modernizáciu lodí, nedostatočný prístup k finančným prostriedkom na účely investovania do efektívnosti lodí a nejednotná motivácia, pretože majitelia lodí by neprofitovali zo svojich investícií do efektívnosti lodí, keďže účty za palivo platia prevádzkovatelia.

Mandát k opatreniam na úrovni EÚ

Predpokladané zvýšenie emisií CO₂ z lodnej dopravy nie je v súlade s cieľmi EÚ, pretože by malo negatívny vplyv na zmenu klímy. Okrem toho na úrovni EÚ medzinárodná námorná

¹ Rozhodnutie 1/CP.16 Konferencie zmluvných strán dohovoru UNFCCC (Cancúnske dohody).

² Na základe Štvrtej hodnotiacej správy, ktorú vypracoval Medzinárodný panel pre zmenu klímy (IPCC).

³ Závery Európskej rady z 29/30. októbra 2009 a uznesenie Európskeho parlamentu zo 4. februára 2009 (2008/215(INI)).

⁴ KOM(2010) 2020 v konečnom znení.

⁵ Smernica 2003/87/ES a rozhodnutie 406/2009/ES.

⁶ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

⁷ Revízia prílohy VI k dohovoru Marpol.

doprava zostáva jediným spôsobom prepravy, ktorý nie je zahrnutý do záväzku EÚ znížiť emisie skleníkových plynov, na čo je potrebné dodatočné úsilie všetkých ostatných sektorov.

Rada a Parlament pripomenuli predchádzajúci záväzok prijať opatrenia vyjadrený v rámci klimaticko-energetického balíka prijatého 23. apríla 2009: „v prípade, že členské štáty neschvália žiadnu medzinárodnú dohodu, ktorá by vo svojich cieľoch znižovania emisií zahŕňala emisie z medzinárodnej námornej dopravy prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie a/alebo ak Spoločenstvo neschváli žiadnu takúto dohodu prostredníctvom UNFCCC do 31. decembra 2011, Komisia by mala predložiť návrh na zahrnutie emisií z medzinárodnej námornej dopravy do záväzku Spoločenstva znížiť emisie s cieľom dosiahnuť, aby navrhovaný akt nadobudol účinnosť do roku 2013. Takýto návrh by mal minimalizovať akýkoľvek negatívny dosah na konkurencieschopnosť Spoločenstva a zároveň zohľadniť možné prínosy pre životné prostredie.“⁸

Táto lehota uplynula bez toho, aby bolo prijaté dostatočné medzinárodné opatrenie, keďže sa neočakáva, že samotný index EEDI (napriek svojej užitočnosti) povedie k výraznému zníženiu emisií v porovnaní s východiskovými rokmi v prípade, že dôjde k takému rastu v oblasti dopravy, ako sa predpokladá. Komisia preto začala s prípravnými činnosťami s cieľom riešiť problém emisií skleníkových plynov z medzinárodnej námornej dopravy.

Potreba fázoového prístupu k znižovaniu emisií skleníkových plynov z námornej dopravy

V súčasnosti presné množstvo emisií CO₂ a ostatných skleníkových plynov v námornej doprave v EÚ nie je známe vzhľadom na nedostatočné monitorovanie a nahlasovanie týchto emisií. Pri posudzovaní vplyvu a konzultáciách so zainteresovanými stranami (pozri oddiel 2) sa zistilo, že dôkladný systém monitorovania, nahlasovania a overovania (MRV) emisií skleníkových plynov z námornej dopravy je predpokladom pre akékoľvek trhové opatrenie alebo normu efektívnosti, či už sa uplatní na úrovni EÚ alebo v celosvetovom meradle.

Okrem toho by mal dôkladný systém monitorovania, nahlasovania a overovania prispieť k odstráneniu trhových prekážok, najmä v súvislosti s nedostatočnými informáciami o efektívnosti lodí. Na základe výsledkov posúdenia vplyvu sa očakáva, že zavedením monitorovania, nahlasovania a overovania by do roku 2030 bolo možné dosiahnuť zníženie emisií skleníkových plynov až o 2 % v porovnaní so stavom za nezmenených okolností a celkové zníženie čistých nákladov až o 1,2 miliardy EUR.

Vďaka zavedeniu monitorovania, nahlasovania a overovania ako prvého kroku možno viac času venovať diskusii a rozhodovaniu o cieľoch znižovania emisií, trhových opatreniach a normách efektívnosti s cieľom dosiahnuť toto zníženie pri čo najmenších nákladoch. To sa týka najmä diskusií na globálnej úrovni v rámci IMO.

Vzhľadom na zrejme uprednostňovanie opatrení na globálnej úrovni zo strany Komisie by systém monitorovania, nahlasovania a overovania EÚ mohol slúžiť ako príklad pre zavedenie globálneho monitorovania, nahlasovania a overovania s cieľom urýchliť medzinárodné diskusie. V tejto súvislosti sa podľa potreby organizácii IMO predložia relevantné dokumenty. Po rozhodnutí o globálnom systéme by sa navrhované nariadenie malo zmeniť s cieľom zosúladiť systém monitorovania, nahlasovania a overovania na úrovni EÚ s globálnym systémom.

⁸

Odôvodnenie 2 rozhodnutia 406/2009/ES a odôvodnenie 3 smernice 2009/29/ES.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

Konzultácie so zainteresovanými stranami

V záujme prehodnotenia možností politiky uvedených v druhej štúdii IMO o skleníkových plynoch z roku 2009⁹ a štúdii Delft z roku 2009¹⁰ bola v rámci Európskeho programu pre zmenu klímy II (ECCP) zriadená pracovná skupina (WG6). Táto skupina zabezpečuje aj formálne technické konzultácie so zainteresovanými stranami a poskytuje vstupy pre podporu zvonka, napr. prostredníctvom zužovania možností politiky. V roku 2011 boli zorganizované tri dvojdňové stretnutia s vyše 100 účastníkmi z vnútroštátnych správnych orgánov, z EÚ a z medzinárodných lodiarских združení, ako aj z iných združení a mimovládnych organizácií. Zápisnica, podkladový dokument a prezentácia týchto stretnutí sú na účely informovania verejnosti dostupné na webovej stránke Komisie¹¹.

Komisia okrem toho zriadila platformu na vysokej úrovni, ktorá združuje odborníkov na vysokej úrovni v sektore námornej dopravy, s cieľom umožniť strategickú diskusiu priamo s podpredsedom Kallasom a komisárkou Hedegaardovou. Tieto stretnutia sa uskutočnili 3. februára 2011, 28. júna 2011 a 7. novembra 2011.

Verejná konzultácia online prebiehala od 19. januára do 12. apríla 2012, t. j. 12 týždňov. Začatie tejto verejnej konzultácie bolo oznámené v tlačovej správe. Vo verejnej konzultácii boli dodržané „všeobecné zásady a minimálne normy pre konzultácie Komisie so zainteresovanými stranami“.

Konzultácia potvrdila, že globálna dohoda v rámci IMO sa považuje za najlepšie dlhodobé riešenie na dosiahnutie zníženia emisií skleníkových plynov v lodnom sektore. V prípade európskeho opatrenia existuje všeobecná zhoda, že pre všetky lode, ktoré využívajú európske prístavy, by mali platiť rovnaké podmienky. Takisto vo veľkej miere prevláda názor, že akékoľvek trhové opatrenie alebo normu efektívnosti musí sprevádzať transparentné a dôkladné monitorovanie emisií. Toto monitorovanie by sa malo zaviesť v záujme predchádzania neprimeranej administratívnej záťaži a zabezpečenia presných výsledkov nahlasovania. Ďalšie výsledky sú zverejnené na webovej stránke Komisie¹².

Ďalšie stretnutie zainteresovaných strán so 120 účastníkmi z odvetvia, mimovládnych organizácií, členských štátov a tretích krajín sa uskutočnilo 5. decembra 2012 a bolo zamerané na dizajnové riešenie systému monitorovania, nahlasovania a overovania v EÚ. Na tomto stretnutí sa potvrdila potreba monitorovania, nahlasovania a overovania, pretože v súčasnosti nie sú k dispozícii žiadne podrobné údaje o emisiách CO₂. V lodnom sektore už existuje niekoľko iniciatív v oblasti monitorovania a nahlasovania spotreby paliva, emisií CO₂ a energetickej efektívnosti. Účastníci sa vo všeobecnosti zhodli na tom, že monitorovanie, nahlasovanie a overovanie by v záujme zníženia administratívnej záťaže malo vychádzať z informácií, ktoré vyžadujú medzinárodné dohovory a ktoré sú už na palubách lodí k dispozícii. Prezentácie a závery sú zverejnené na webovej stránke Komisie¹³.

Posúdenie vplyvu

⁹ Druhá štúdia skleníkových plynov IMO, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

V posúdení vplyvu sa analyzuje a porovnáva niekoľko možností politiky týkajúcich sa trhových opatrení a možnosť, ktorá počíta iba s monitorovaním, nahlasovaním a overovaním. Hlavné zistenia:

- Najvýznamnejšími trhovými prekážkami pre realizáciu nákladovo efektívnych zmierňovacích opatrení sú:
 - i) nedostatok spoľahlivých informácií o palivovej efektívnosti lodí alebo dostupných technológií na dodatočné vybavenie lodí,
 - ii) nedostatočný prístup k finančným prostriedkom na účely investovania do efektívnosti lodí,
 - iii) nejednotná motivácia, keďže majitelia lodí by neprofitovali zo svojich investícií do efektívnosti lodí, pretože účty za palivo vzhľadom na štruktúru prevádzky lodí často platia prevádzkovatelia.

Odstránenie týchto najvýznamnejších trhových prekážok bude kľúčom k úspechu akéhokoľvek konkrétneho opatrenia.

- Potenciál významného zníženia emisií v lodnej doprave existuje v rámci celej škály technických a prevádzkových opatrení, ktoré sú zamerané hlavne na zvýšenie energetickej efektívnosti lodí. Úspory nákladov na palivo spojené s väčšinou týchto technických alebo prevádzkových opatrení prevažujú očakávané náklady.
- Všetky analyzované možnosti politiky ponúkajú čisté výhody, pokiaľ ide o environmentálne (zníženie CO₂ a iných emisií), ekonomické (čisté úspory nákladov v sektore námornej dopravy) a sociálne vplyvy (menej zdravotných problémov vzhľadom na nižšie emisie SO_x a tuhých častíc, vytvorenie pracovných miest).
- Dva druhy kompenzačných fondov – fond založený na príspevkoch so stanovenou cenou emisií CO₂ a fond založený na cieľoch s vymedzeným cieľom znižovania a nepriamym stanovovaním cien – a systém obchodovania s emisiami (ETS) v námornom sektore by mohli z hľadiska znižovania emisií a úspory nákladov priniesť najväčšie výhody.

Predpokladá sa, že sú najlepším riešením trhových prekážok a že do roku 2030 zabezpečia zníženie emisií približne o 10 % v porovnaní s rokom 2005. Čisté úspory nákladov v sektore lodnej dopravy by mohli byť významné v prípade, že by sa trhové prekážky mohli úplne odstrániť (a môžu dosiahnuť úroveň až 12 miliárd EUR v roku 2030 a v priemere až 5 miliárd EUR ročne). Potenciál významných úspor predstavuje predovšetkým zavedenie existujúcich palivovo efektívnych technológií pri negatívnych nákladoch v tomto sektore, ktoré spoločne s prevádzkovými opatreniami povedú k ďalšiemu znižovaniu emisií CO₂.

- Možnosť využívajúca iba monitorovanie, nahlasovanie a overovanie by viedla k menšiemu zníženiu emisií, ktoré sa odhaduje na úrovni až 2 % v roku 2030 (v porovnaní s východiskovými hodnotami), čo by viedlo k zníženiu nákladov o približne 1,2 miliárd EUR v roku 2030 (v priemere približne 900 miliónov EUR ročne). Toto opatrenie bude zamerané na odstránenie trhových prekážok súvisiacich s nedostatkom informácií, keďže sa vďaka nemu získajú informácie o spotrebe paliva a na riadiacej úrovni sa zvýši informovanosť o potenciálnych úsporách nákladov na palivo. Náklady na realizáciu sa odhadujú približne na 26 miliónov EUR ročne (ak sa do rozsahu nezahrnú lode pod 5 000 GT). Vo všeobecnosti je relatívny pomer výnosov a nákladov v prípade tejto možnosti veľmi vysoký.

Kompletné výsledky sú uvedené v posúdení vplyvu, ktoré je priložené k tomuto návrhu.

Zhrnutie navrhovaných opatrení

Hlavným cieľom tohto nariadenia je vytvoriť európsky systém monitorovania, nahlasovania a overovania emisií CO₂ z lodí ako prvý krok fázového prístupu k znižovaniu týchto emisií. Na zníženie súvisiacich administratívnych nákladov pri súčasnom zabezpečení dôkladných výsledkov sa navrhujú jednoduché a prehľadné požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie. Prístup je teda navrhnutý tak, aby v čo najväčšom rozsahu využíval existujúce údaje, ktoré sú k dispozícii na palubách lodí.

V súlade s uvedenými skutočnosťami by prevádzkové vlastnosti navrhovaného systému monitorovania, nahlasovania a overovania boli takéto:

- zameranie sa na CO₂ ako na prevažujúci skleníkový plyn vypúšťaný loďami a na ostatné informácie relevantné z hľadiska zmeny klímy, ako sú informácie o efektívnosti s cieľom riešiť trhové prekážky pri prijímaní nákladovo efektívnych zmierňovacích opatrení a prepojiť monitorovanie, nahlasovanie a overovanie s diskusiou v rámci IMO o normách efektívnosti pre existujúce lode,
- výpočet ročných emisií CO₂ na základe spotreby a druhu paliva a energetickej efektívnosti s využitím dostupných údajov z lodných denníkov, poludňajších hlásení a dodacích listov pre nádrže lodí,
- využitie existujúcich štruktúr a orgánov námorného sektora, najmä uznávaných organizácií, na účely overenia správ o emisiách a vydania dokumentov o zhode,
- nezahrnutie malých zdrojov emisií (lodí pod 5 000 GT), ktoré predstavujú približne 40 % flotily, ale iba 10 % celkových emisií.

V zásade by systém monitorovania, nahlasovania a overovania mohol zahŕňať aj emisie iných skleníkových plynov, látky ovplyvňujúce klímu a látky znečisťujúce ovzdušie, ako je SO_x a NO_x. Takýmto integrovaným prístupom by bolo možné zabezpečiť širokú škálu relevantných environmentálnych informácií s využitím synergických účinkov v prospech lodného sektora a verejných orgánov. Navrhovaný jednoduchý prístup k monitorovaniu, nahlasovaniu a overovaniu založený na existujúcich dokumentoch a zariadeniach na palubách lodí by však nebolo možné použiť na meranie iných emisií ako emisií CO₂. Okrem toho meracie zariadenie požadované pre iné emisie ako emisie CO₂ nemožno považovať za dostatočne spoľahlivé a komerčne dostupné na použitie na mori. V tejto fáze by sa preto systém monitorovania, nahlasovania a overovania mal realizovať iba v súvislosti s emisiami CO₂. Tento rozsah pôsobnosti by bolo vhodné v neskoršej fáze prehodnotiť.

Pokiaľ ide o geografický záber monitorovania, v zásade sa na základe nediskriminačného prístupu voči všetkým lodiam bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia, bude týkať týchto trás:

- plavby v rámci EÚ,
- plavby z posledného prístavu mimo EÚ do prvého prístavu zastavenia v EÚ (prichádzajúce plavby),
- plavby z prístavu EÚ do ďalšieho prístavu zastavenia mimo EÚ (odchádzajúce plavby).

Cyklus zabezpečovania súladu bude založený na štandardnom prístupe. Navrhuje sa použiť jednoduchý prístup a prideliť obmedzený počet úloh Komisii, ktorej bude pomáhať Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA). Úlohy súvisiace s kontrolou plánov monitorovania, správami o emisiách, komunikáciou s majiteľmi a prevádzkovateľmi lodí a vydávaním dokumentov o zhode by zabezpečovali akreditovaní overovatelia tretej strany. Tieto orgány,

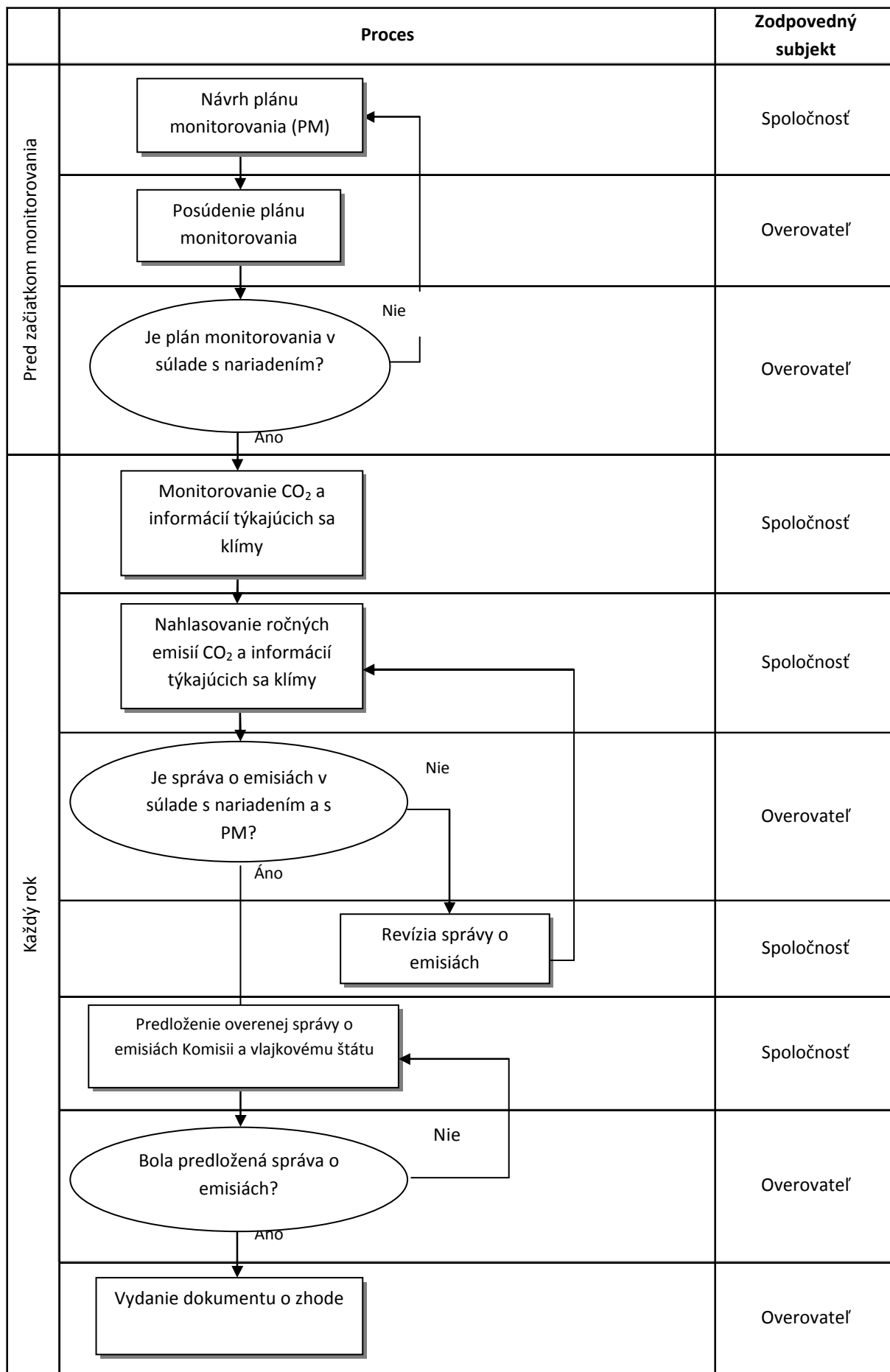
medzi ktoré môžu patriť uznané orgány, už majú rozsiahle skúsenosti a zohrávajú dôležitú úlohu v oblasti námornej bezpečnosti. Presadzovanie povinností súvisiacich s monitorovaním, nahlasovaním a overovaním by zabezpečovali členské štáty, konkrétne orgány prístavného štátu využívajúce existujúce mechanizmy dozoru vlajkového štátu a prístavného štátu a údaje, ktoré zverejnila Komisia.

Navrhovaný systém monitorovania, nahlasovania a overovania by sa s nepatrnými úpravami mohol stať globálnym systémom, keďže využíva medzinárodne požadované dokumenty a existujúce štruktúry, ako sú orgány vlajkového štátu a prístavného štátu a klasifikačné spoločnosti.

Na uľahčenie zavedenia navrhovaného systému monitorovania, nahlasovania a overovania sú potrebné konkrétnejšie pravidlá overovania a akreditácie overovateľov. Navyše opis štyroch monitorovacích metód a určenie ostatných informácií relevantných z hľadiska zmeny klímy, ako sú ukazovatele efektívnosti uvedené v prílohe I a II k navrhovanému nariadeniu, by sa mali prehodnotiť na základe vedeckých dôkazov a vývoja medzinárodných noriem. Na tieto účely by Komisia mala byť splnomocnená na prijatie príslušných delegovaných aktov.

Na uľahčenie prípravy plánov monitorovania, nahlasovania a overovania emisií a ostatných informácií relevantných z hľadiska zmeny klímy by sa mali použiť elektronické vzorové dokumenty. Tieto vzorové dokumenty poskytnú a prijme Komisia na základe vykonávacích aktov.

Kroky postupu monitorovania, nahlasovania a overovania sú znázornené na nasledujúcom obrázku.



3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Právny základ

Právnym základom legislatívneho návrhu je článok 192 ods. 1 ZFEÚ. Návrh sleduje oprávnený cieľ v rozsahu pôsobnosti článku 191 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, konkrétne boj proti zmene klímy. Účelom legislatívneho návrhu je zabezpečiť, aby sa emisie skleníkových plynov z lodí monitorovali a nahlasovali, a zlepšiť tak dostupnosť informácií pre tvorbu politiky a prijímanie rozhodnutí v súvislosti so záväzkami Únie v oblasti zmeny klímy a poskytnúť stimuly pre úsilie o zmiernenie zmeny klímy. Tento cieľ nie je možné dosiahnuť menej prísnymi prostriedkami, ako predstavuje legislatívny návrh.

Zásada subsidiarity

Na to, aby boli opatrenia Únie oprávnené, musí byť dodržaná zásada subsidiarity.

a) Nadnárodný charakter problému (test potreby)

Nadnárodný charakter zmeny klímy a námornej dopravy predstavujú významné prvky pri určovaní potreby opatrení zo strany Únie. Samotné vnútroštátne opatrenia by nepostačovali na splnenie cieľov stanovených v bielej knihe o doprave. Je preto potrebné, aby Únia vytvorila rámec umožňujúci splnenie medzinárodných požiadaviek a požiadaviek Únie, ktorý by zabezpečil harmonizované monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy.

b) Test účinnosti (pridaná hodnota)

Opatrenia na úrovni Únie by z dôvodu svojej účinnosti priniesli jednoznačné výhody v porovnaní s opatreniami na úrovni jednotlivých členských štátov. Keďže základné záväzky v oblasti zmeny klímy, vrátane cieľa na zníženie emisií v sektore námornej dopravy na rok 2050 v zmysle bielej knihy o doprave, sa stanovujú na úrovni Únie, je účinné vypracovať aj požadované pravidlá pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie na tejto úrovni. Okrem toho tento právny rámec zabezpečí účinnosť zavedením harmonizovaného monitorovania, nahlasovania a overovania pre plavby lodí medzi prístavmi rôznych členských štátov, ktoré predstavujú približne 90 % zastavení v prístavoch v členských štátoch EÚ. Navyše opatreniami na úrovni EÚ by bolo možné zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže na vnútornom trhu prostredníctvom zavedenia rovnakých environmentálnych obmedzení na lode, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ.

Zásada proporcionality

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

Neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľa zhromaždenia spoľahlivých údajov o emisiách skleníkových plynov z lodí. Okrem toho metodika monitorovania, nahlasovania a overovania navrhovaného nariadenia je založená na informáciách, ktoré už v súčasnosti sú k dispozícii na palubách lodí. Na tento účel nebudú potrebné ďalšie zariadenia.

Proporcionality navrhovaného opatrenia je zabezpečená aj zameraním sa na emisie CO₂, ktoré predstavujú približne 98 % emisií skleníkových plynov z lodného sektora, a na veľké lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton (GT). Tým sa vylučuje takmer polovica z približne 19 000 lodí nad 300 GT, ktoré sa v roku 2010 zastavili v prístavoch EÚ¹⁴, pričom stále je zahrnutých približne 90 % celkových emisií z lodí.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Ako sa uvádza vo finančnom výkaze pripojenom k tomuto nariadeniu, nariadenie sa bude vykonávať s využitím súčasného rozpočtu a nebude mať vplyv na viacročný finančný rámec. Očakávajú sa obmedzené náklady na vývoj IT na účely nevyhnutného prispôsobenia existujúceho nástroja, ktorý poskytuje a prevádzkuje EMSA, vo výške približne 0,5 mil. EUR. Možné zapojenie agentúry EMSA závisí od príslušnej doplňujúcej úlohy agentúry, ktorú aktivuje výbor EMSA.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

Doložka o preskúmaní/revízii platnosti

Návrh obsahuje ustanovenie, ktoré umožňuje Komisii preskúmať toto nariadenie v súvislosti s budúcim medzinárodným vývojom, najmä v prípade zavedenia globálneho systému monitorovania, nahlasovania a overovania prostredníctvom organizácie IMO. V takom prípade by sa navrhované nariadenie malo preskúmať a v prípade potreby zmeniť s cieľom zosúladiť ustanovenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní s medzinárodným systémom.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
 so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,
 so zreteľom na návrh Európskej komisie,
 po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
 so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁵,
 so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁶,
 konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
 keďže:

- (1) Klimaticko-energetický balík¹⁷, podľa ktorého musia k znižovaniu emisií prispievať všetky hospodárstva vrátane medzinárodnej námornej lodnej dopravy, udeľuje jednoznačný mandát: „v prípade, že členské štáty neschvália žiadnu medzinárodnú dohodu Medzinárodnej námornej organizácie, ktorá by vo svojich cieľoch znižovania emisií zahŕňala emisie z medzinárodnej námornej dopravy, alebo ak Spoločenstvo neschváli žiadnu takúto dohodu prostredníctvom UNFCCC do 31. decembra 2011, Komisia by mala predložiť návrh na zahrnutie emisií z medzinárodnej námornej dopravy v rámci záväzku Spoločenstva znížiť emisie s cieľom dosiahnuť, aby navrhovaný akt nadobudol účinnosť do roku 2013. Takýto návrh by mal minimalizovať akýkoľvek negatívny dosah na konkurencieschopnosť Spoločenstva a zároveň zohľadniť možné prínosy pre životné prostredie.“
- (2) V júli 2011 Medzinárodná námorná organizácia (IMO) prijala technické a prevádzkové opatrenia, predovšetkým index energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia (EEDI) pre nové lode a plán riadenia energetickej efektívnosti v oblasti lodnej dopravy (SEEMP), ktoré prinesú zlepšenie, pokiaľ ide o zníženie očakávaného rastu emisií skleníkových plynov, ale samé osebe nemôžu viesť k potrebnému absolútnemu zníženiu emisií skleníkových plynov z medzinárodnej lodnej dopravy na zosúladenie úsilia s globálnym cieľom obmedzenia rastu globálnych teplôt na 2 °C.
- (3) Podľa údajov, ktoré poskytla IMO, špecifickú spotrebu energie a emisie CO₂ z lodí by bolo možné znížiť až o 75 % pomocou prevádzkových opatrení a existujúcich

¹⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁷ Rozhodnutie 406/2009/ES a smernica 2009/29/ES.

technológií. Veľkú časť týchto opatrení možno považovať za nákladovo efektívnu, pretože nižšie náklady na palivo zabezpečia návratnosť akýchkoľvek prevádzkových alebo investičných nákladov.

- (4) Najlepšie riešenie na zníženie emisií oxidu uhličitého z lodnej dopravy na úrovni Únie aj naďalej spočíva v tom, že ako prvý krok v rámci fázového prístupu k zahrnutiu emisií z námornej dopravy do záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov sa zavedie systém monitorovania, nahlasovania a overovania (MRV) emisií CO₂ založený na lodnej spotrebe paliva.
- (5) Prijatiu opatrení na zníženie emisií skleníkových plynov a spotreby paliva bráni existencia trhových prekážok, ako je nedostatok spoľahlivých informácií o palivovej efektívnosti lodí alebo dostupných technológií na modernizáciu lodí, nedostatočný prístup k finančným prostriedkom na účely investovania do efektívnosti lodí a nejednotná motivácia, keďže majitelia lodí by neprofitovali zo svojich investícií do efektívnosti lodí, ak by účty za palivo platili prevádzkovatelia.
- (6) Z výsledkov konzultácií so zainteresovanými stranami a diskusií s medzinárodnými partnermi vyplýva, že na zahrnutie emisií z námornej dopravy do záväzku Únie znížiť emisie skleníkových plynov by sa mal použiť fázový prístup a ako prvý krok by sa mal zaviesť spoľahlivý systém monitorovania, nahlasovania a overovania emisií CO₂ z námornej dopravy, pričom ceny za tieto emisie sa stanovujú v neskoršej fáze. Tento prístup umožňuje dosiahnuť na medzinárodnej úrovni výrazný pokrok z hľadiska dohody o cieľoch znižovania emisií skleníkových plynov a ďalších opatrení na dosiahnutie tohto zníženia pri čo najmenších nákladoch.
- (7) Očakáva sa, že zavedenie systému monitorovania, nahlasovania a overovania Únie do roku 2030 povedie k zníženiu emisií až o 2 % v porovnaní so stavom za nezmenených okolností a k zníženiu celkových čistých nákladov až o 1,2 miliardy EUR, pretože prispeje k odstráneniu trhových prekážok, najmä prekážok súvisiacich s nedostatkom informácií o efektívnosti lodí. Toto zníženie nákladov na dopravu by malo uľahčiť medzinárodný obchod. Okrem toho dôkladný systém monitorovania, nahlasovania a overovania je predpokladom akékoľvek trhového opatrenia alebo normy efektívnosti, či už na úrovni Únie alebo na globálnej úrovni. Takisto poskytuje spoľahlivé údaje na stanovenie presných cieľov zníženia emisií a posúdenie pokroku podielu námornej dopravy smerom k dosiahnutiu nízkouhlíkového hospodárstva.
- (8) Všetky plavby v rámci Únie, všetky prichádzajúce plavby z posledného prístavu mimo Únie do prvého prístavu zastavenia v Únii a všetky odchádzajúce plavby z prístavu v Únii do ďalšieho prístavu zastavenia mimo Únie by sa mali na účely monitorovania považovať za relevantné. Započítat' by sa mali aj emisie CO₂ v prístavoch Únie vrátane emisií v prípadoch, keď lode kotvia v prístave alebo sa po prístave pohybujú, najmä ak sú k dispozícii konkrétne opatrenia na zníženie týchto emisií alebo na predchádzanie týmto emisiám. Tieto pravidlá by sa mali uplatňovať nediskriminačným spôsobom v prípade všetkých lodí bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia.
- (9) Navrhovaný systém monitorovania, nahlasovania a overovania by mal mať podobu nariadenia vzhľadom na zložitý a vysoko technický charakter zavedených ustanovení, potrebu jednotných pravidiel platných v rámci celej Únie, aby sa zohľadnil medzinárodný charakter námornej dopravy s množstvom lodí, pri ktorých sa predpokladá, že sa zastavia v prístavoch v rôznych členských štátoch, a aby sa uľahčila jeho realizácia v celej Únii.

- (10) Spoľahlivý systém monitorovania, nahlasovania a overovania Únie zameraný na lode by mal vychádzať z výpočtu emisií z paliva spotrebovaného počas plavieb z prístavov a do prístavov Únie, keďže údaje o predaji paliva by vzhľadom na vysokú kapacitu lodných nádrží nemohli poskytnúť primerane presné odhady spotreby paliva v tomto špecifickom rozsahu.
- (11) Systém monitorovania, nahlasovania a overovania Únie by mal zahŕňať aj ostatné informácie relevantné z hľadiska zmeny klímy, ktoré by umožnili stanovenie efektívnosti lodí alebo ďalšiu analýzu podnetov vývoja v oblasti emisií. Tento rozsah okrem toho zosúladzuje systém monitorovania, nahlasovania a overovania Únie s medzinárodnými iniciatívami na zavedenie noriem efektívnosti pre existujúce lode, ktoré zahŕňajú aj prevádzkové opatrenia, a prispieva k odstraňovaniu trhových prekážok súvisiacich s nedostatkom informácií.
- (12) Aby sa majiteľom a prevádzkovateľom lodí (najmä malým a stredným podnikom) minimalizovala administratívna záťaž a v záujme optimalizácie pomeru výnosov a nákladov systému monitorovania, nahlasovania a overovania bez toho, aby bol ohrozený cieľ zahrnúť všeobecne prevažujúci podiel emisií skleníkových plynov z námornej dopravy, pravidlá pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie by sa mali vzťahovať iba na veľké zdroje emisií. Po podrobnej objektívnej analýze veľkosti lodí prichádzajúcich do prístavov Únie a odchádzajúcich z daných prístavov, ako aj emisií týchto lodí, bola ako prahová hodnota zvolená hrubá priestornosť 5 000 ton (GT). Lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 GT predstavujú približne 55 % počtu lodí, ktoré sa zastavujú v prístavoch Únie, a zodpovedajú za približne 90 % emisií. Touto nediskriminačnou hraničnou hodnotou by sa zabezpečilo zahrnutie najrelevantnejších zdrojov emisií. Nižšia hraničná hodnota by mala za následok zvýšenie administratívneho zaťaženia, kým použitie vyššej hraničnej hodnoty by znamenalo, že sa zahrnie menej emisií, čím by sa obmedzila environmentálna účinnosť systému.
- (13) V záujme ďalšieho zníženia administratívneho bremena majiteľov a prevádzkovateľov lodí by sa pravidlá monitorovania mali sústrediť na CO₂ ako na zďaleka najrelevantnejší skleníkový plyn vypúšťaný námornou dopravou, ktorý predstavuje až 98 % celkových emisií skleníkových plynov v tomto sektore.
- (14) V pravidlách by sa mali zohľadňovať existujúce požiadavky a údaje, ktoré už sú k dispozícii na palubách lodí. Majitelia lodí by preto mali mať možnosť vybrať si jednu z týchto metód monitorovania: použitie dodacích listov pre palivové nádrže, monitorovanie palivových nádrží, prietokomery pre príslušné procesy spaľovania alebo priame merania emisií. V pláne monitorovania konkrétnych lodí by sa mal tento výber zdokumentovať a mali by sa uviesť ďalšie podrobnosti o uplatňovaní zvolenej metódy.
- (15) V prípade každej spoločnosti, ktorá je počas celého obdobia nahlasovania zodpovedná za loď a vykonáva činnosti v oblasti lodnej dopravy, by sa malo vychádzať z toho, že je zodpovedná za plnenie všetkých požiadaviek týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania, ktoré vzniknú v súvislosti s týmto obdobím nahlasovania vrátane predloženia uspokojivo overenej správy o emisiách. V prípade zmeny vlastníctva bude nový majiteľ zodpovedný iba za záväzky týkajúce sa monitorovania a nahlasovania v súvislosti s obdobím nahlasovania, v ktorom došlo k zmene vlastníctva. V záujme jednoduchšieho plnenia týchto povinností by mal nový majiteľ dostať kópiu najnovšieho plánu monitorovania a prípadne dokumentu o zhode. Zmena vlastníctva by mala takisto viesť k zmene plánu monitorovania, aby si nový majiteľ mohol sám zvoliť metodiku monitorovania.

- (16) Na ostatné skleníkové plyny, látky ovplyvňujúce klímu alebo látky znečisťujúce ovzdušie by sa systém monitorovania, nahlasovania a overovania Únie v tejto fáze nemal vzťahovať, aby sa predišlo požiadavkám na inštaláciu meracích zariadení, ktoré nie sú dostatočne spoľahlivé ani komerčne dostupné, čo by bránilo používaniu tohto systému.
- (17) Aby sa majiteľom a prevádzkovateľom lodí minimalizovala administratívna záťaž, malo by sa nahlasovanie a zverejňovanie nahlásených informácií vykonávať raz ročne. Obmedzením zverejňovania emisií, spotreby paliva a informácií týkajúcich sa efektívnosti na ročné priemery a súhrnné údaje by sa mal vyriešiť problém dôvernosti informácií. Údaje nahlásené Komisii by sa mali prevziať do štatistík, pokiaľ sú relevantné z hľadiska vypracúvania, získavania a šírenia európskych štatistických údajov v súlade s rozhodnutím Komisie 2012/504/EÚ zo 17. septembra 2012 o Eurostate¹⁸.
- (18) Vďaka overovaniu akreditovanými overovateľmi by sa malo zabezpečiť, že plány monitorovania a správy o emisiách sú správne a v súlade s požiadavkami vymedzenými týmto nariadením. Dôležitým faktorom pri zjednodušení overovania je kontrola dôveryhodnosti údajov, ktorú by mali overovatelia vykonať porovnaním nahlásených údajov s údajmi odhadovanými na základe údajov o sledovaní lodí a na základe charakteristík lodí. Tieto odhady by mala zabezpečiť Komisia. Overovateľmi by mali byť nezávislé a kompetentné osoby alebo právne subjekty, ktoré by mali byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93¹⁹.
- (19) Dokument o zhode vydaný overovateľom by mal byť k dispozícii na palube lode, aby bolo možné preukázať dodržiavanie povinností týkajúcich sa monitorovania, nahlasovania a overovania. Overovatelia by mali o vydaní takýchto dokumentov informovať Komisiu.
- (20) Na základe skúseností z podobných úloh týkajúcich sa námornej bezpečnosti by Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) mala podporiť Komisiu vykonávaním určitých úloh.
- (21) Nesúlad s ustanoveniami tohto nariadenia by mal mať za následok uplatnenie sankcií. Presadzovanie záväzkov súvisiacich so systémom monitorovania, nahlasovania a overovania by malo byť založené na existujúcich nástrojoch, konkrétne na nástrojoch zavedených na základe uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu²⁰ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole²¹ a na informáciách o vydávaní dokumentov o zhode. Dokument potvrdzujúci zhodu lode s povinnosťami týkajúcimi sa monitorovania a nahlasovania by Komisia mala pridať na zoznam osvedčení a dokumentov uvedených v článku 13 ods. 1 smernice 2009/16/ES.
- (22) Smernica 2009/16/ES umožňuje zadržanie lodí v prípade, že chýbajú osvedčenia, ktoré sa musia nachádzať na palube. V prípade lodí, ktoré si neplnia povinnosti súvisiace s monitorovaním a nahlasovaním viac ako jedno obdobie nahlasovania, je

¹⁸ Ú. v. EÚ L 251, 18.9. 2012, s. 49.

¹⁹ Ú. v. EÚ L 218, 13.8. 2008, s. 30.

²⁰ Ú. v. EÚ L131, 28.5.2009, s. 132.

²¹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

však vhodné umožniť vyhostenie lode. Táto možnosť by sa mala uplatniť tak, aby sa v priebehu primeraného obdobia poskytla možnosť nápravy situácie.

- (23) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 z 21. mája 2013 o mechanizme monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a nahlasovania ďalších informácií na úrovni členských štátov a Únie relevantných z hľadiska zmeny klímy²² by sa malo zmeniť s cieľom stanoviť požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO₂ z námornej dopravy členskými štátmi podľa tohto nariadenia.
- (24) Systém monitorovania, nahlasovania a overovania Únie by mal slúžiť ako model pre zavedenie globálneho systému monitorovania, nahlasovania a overovania. Globálny systém monitorovania, nahlasovania a overovania sa uprednostňuje, pretože ho vzhľadom na širší záber možno považovať za účinnejší. V tejto súvislosti by Komisia mala organizácii IMO a ostatným príslušným medzinárodným orgánom pravidelne sprístupňovať relevantné informácie o vykonávaní tohto nariadenia, pričom organizácii IMO by sa mali predkladať relevantné dokumenty. Po dosiahnutí dohody o globálnom systéme monitorovania, nahlasovania a overovania by Komisia mala preskúmať systém monitorovania, nahlasovania a overovania Únie na účely jeho zosúladenia s globálnym systémom.
- (25) V záujme využitia najlepšej dostupnej praxe a vedeckých dôkazov by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty podľa článku 290 zmluvy, pokiaľ ide o preskúmanie určitých technických aspektov monitorovania a nahlasovania emisií CO₂ z lodí a o ďalšie stanovovanie pravidiel overovania správ o emisiách a akreditácie overovateľov. Je obzvlášť dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Komisia by pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov mala zabezpečiť súbežné, včasné a riadne postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (26) V záujme zabezpečenia jednotných podmienok používania automatizovaných systémov a štandardných elektronických vzorových dokumentov pre koherentné nahlasovanie emisií a ostatných informácií týkajúcich sa klímy Komisii a zapojeným štátom by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu. Tieto potrebné vykonávacie právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie²³.
- (27) Cieľ navrhovaného opatrenia, konkrétne monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií CO₂ z lodí ako prvý krok fázového prístupu k zníženiu týchto emisií, nie je možné vzhľadom na medzinárodný charakter námornej dopravy uspokojivo dosiahnuť pomocou opatrení samotných členských štátov, možno ho však z dôvodu rozsahu a účinkov opatrení lepšie zabezpečiť na úrovni Únie. Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity, ktorá je stanovená v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (28) Predpisy týkajúce sa zriadenia systému monitorovania, nahlasovania a overovania by mali byť v súlade s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a

²² Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 13 - 40.

²³ Ú. v. EÚ L 251, 18.9.2012, s. 49.

voľnom pohybe týchto údajov²⁴ a s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov²⁵.

- (29) Toto nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť 1. júla 2015, aby členské štáty a príslušné zainteresované strany mali dost' času na prijatie potrebných opatrení na účinné uplatňovanie tohto nariadenia skôr, ako sa začne prvé obdobie nahlasovania (1. januára 2018),

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

S cieľom podporiť znižovanie emisií CO₂ z námornej dopravy nákladovo efektívnym spôsobom sa týmto nariadením stanovujú pravidlá presného monitorovania, nahlasovania a overovania emisií oxidu uhličitého (CO₂) a ostatných informácií týkajúcich sa klímy pre lode, ktoré prichádzajú do prístavov, nachádzajú sa v prístavoch alebo odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

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

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto definície:

- a) „emisie“ predstavujú vypúšťanie CO₂ do atmosféry loďami vymedzenými v článku 2;
- b) „prístav zastavenia“ je prístav, kde sa loď zastaví, aby naložila alebo vyložila náklad alebo cestujúcich, s výnimkou zastávok výhradne na účely doplnenia paliva, čerstvých zásob a/alebo odpočinku posádky;

²⁴ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

²⁵ Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

- c) „spoločnosť“ je majiteľ lode v zmysle článku 2 alebo akákoľvek iná osoba, ako je vedúci pracovník alebo nájomca lode, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku;
- d) „hrubá priestornosť v tonách“ (GT) je hrubá priestornosť v metrických tonách vypočítaná podľa predpisov o meraní tonáže lode uvedenými v prílohe 1 k Medzinárodnému dohovoru o meraní tonáže lodí z roku 1969;
- e) „overovateľ“ je právnická osoba vykonávajúca overovacie činnosti, ktorá je akreditovaná vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008²⁶ a tohto nariadenia;
- f) „overovanie“ predstavuje činnosti vykonávané overovateľom na posúdenie zhody dokumentov zaslaných spoločnosťou s požiadavkami podľa tohto nariadenia;
- g) „ostatné informácie týkajúce sa klímy“ sú informácie súvisiace so spotrebou paliva, prepravnými činnosťami a energetickou efektívnosťou lodí, ktoré umožňujú analýzu trendov a hodnotenie výkonnosti lodí;
- h) „emisný faktor“ je priemerná miera emisií skleníkových plynov súvisiaca s údajmi o činnosti za zdrojový prúd za predpokladu, že pri spaľovaní dochádza k úplnej oxidácii a pri všetkých ostatných chemických reakciách k úplnej premene;
- i) „neistota“ je parameter súvisiaci s výsledkami určovania množstva, ktorý charakterizuje rozptyl hodnôt reálne pripísateľných určitému množstvu vrátane vplyvu systematických aj náhodných faktorov, ktorý je vyjadrený v percentách a ktorý opisuje interval spoľahlivosti okolo priemernej hodnoty predstavujúcej 95 % odvodených hodnôt, pričom sa zohľadňuje každá asymetria rozloženia hodnôt;
- j) „konzervatívny“ je výraz, ktorým sa označuje situácia, keď je definovaný súbor predpokladov na zamedzenie podhodnotenia ročných emisií alebo nadhodnotenia vzdialeností alebo množstiev prepravovaného nákladu;
- k) „tony CO₂“ sú metrické tony CO₂;
- l) „obdobie nahlasovania“ je jeden kalendárny rok, počas ktorého sa emisie musia monitorovať a nahlásiť.

KAPITOLA II

MONITOROVANIE A NAHLASOVANIE

ODDIEL 1

Zásady a metódy monitorovania a nahlasovania

Článok 4

Spoločné zásady monitorovania a nahlasovania

1. Spoločnosti za každú loď monitorujú a nahlasujú množstvo a druh paliva spotrebovaného počas kalendárneho roka v každom prístave podliehajúceho právomoci členského štátu a za každú plavbu do prístavu alebo z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu podľa odsekov 2 až 6.

²⁶ Ú. v. EÚ L 218, 13.8. 2008, s. 30.

2. Monitorovanie a nahlasovanie musí byť úplné a musí zahŕňať všetky emisie zo spaľovania palív. Spoločnosti uplatnia vhodné opatrenia, aby počas obdobia nahlasovania predišli výskytu chýbajúcich údajov.
3. Monitorovanie a nahlasovanie musí byť konzistentné a porovnateľné v čase. Spoločnosti používajú rovnaké metodiky monitorovania a súbory údajov s výhradou zmien a výnimiek schválených overovateľom.
4. Spoločnosti získavajú, zaznamenávajú, zostavujú, analyzujú a dokumentujú údaje z monitorovania vrátane predpokladov, odkazov, emisných faktorov a údajov o činnosti transparentným spôsobom, vďaka ktorému overovateľ dokáže určenie emisií zreprodukovat'.
5. Spoločnosti zabezpečia, aby určovanie emisií nebolo systematicky ani vedome nepresné. Odhalia a obmedzia akýkoľvek zdroj nepresnosti.
6. Spoločnosti zabezpečia, aby sa s primeranou istotou dala určiť integrita údajov o emisiách, ktoré sa majú monitorovať a nahlásiť.

Článok 5

Metódy monitorovania a nahlasovania emisií v námornej doprave

Na účely článku 4 ods. 1, 2 a 3 spoločnosti určia za každú svoju loď nad 5 000 GT emisie a ostatné informácie týkajúce sa klímy podľa ktorejkoľvek metódy uvedenej v prílohe I.

ODDIEL 2

PLÁN MONITOROVANIA

Článok 6

Obsah a predloženie plánu monitorovania

1. Do 31. augusta 2017 spoločnosti overovateľom predložia plán monitorovania, v ktorom uvedú zvolenú metódu monitorovania a nahlasovania emisií a ostatných informácií týkajúcich sa klímy za každú zo svojich lodí nad 5 000 GT.
2. Odchyľne od odseku 1 v prípade lodí, na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje prvýkrát po 1. januári 2018, spoločnosť predloží overovateľovi plán monitorovania bez zbytočného odkladu, najneskôr však do dvoch mesiacov po ich prvom zastavení v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu.
3. Plán monitorovania uvedený v odseku 1 pozostáva z úplnej a transparentnej dokumentácie metodiky monitorovania konkrétnej lode a obsahuje aspoň tieto prvky:
 - a) identifikačné údaje o lodi a druh lode vrátane názvu lode, jej registračného čísla podľa Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), jej prístav registrácie alebo domovský prístav a meno/názov majiteľa lode;
 - b) názov spoločnosti a adresa, telefónne číslo, fax a e-mail kontaktnej osoby;
 - c) opis zdrojov emisií na palube lode, ako sú hlavné motory, pomocné motory, kotly a inertné plynové generátory, a druhov použitého paliva;
 - d) opis postupov, systémov a zodpovedností použitých na aktualizáciu úplnosti zoznamu zdrojov emisií v priebehu monitorovacieho roka na účely zabezpečenia úplnosti monitorovania a nahlasovania emisií z lode;

- e) opis postupov použitých na monitorovanie úplnosti zoznamu plavieb;
 - f) opis postupov monitorovania spotreby paliva lode vrátane týchto informácií:
 - i) zvolená metóda podľa prílohy I na výpočet spotreby paliva každého zdroja emisií, prípadne vrátane opisu použitého meracieho zariadenia;
 - ii) (podľa potreby) postupy merania natankovaného paliva a paliva v nádržiach, opis použitých meracích nástrojov a postupy zaznamenávania, získavania, zasielania a ukladania informácií týkajúcich sa meraní;
 - iii) v prípade potreby zvolená metóda na určenie hustoty;
 - iv) postup, ktorým sa zabezpečí, aby celková neistota meraní paliva bola v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, podľa možnosti s odkazom na vnútroštátne právne predpisy, doložky v zmluvách so zákazníkmi alebo normy presnosti pre dodávateľov paliva;
 - g) samotné emisné faktory použité pre každý druh paliva alebo (v prípade alternatívnych palív) metodiky určovania emisných faktorov vrátane metodiky odberu vzoriek, metód analýzy, opisu použitých laboratórií (a v prípade potreby potvrdenej akreditácie podľa ISO 17025);
 - h) opis postupov použitých na určenie údajov o činnosti v prípade jednotlivých plavieb vrátane:
 - i) postupov, zodpovedností a zdrojov údajov na určovanie a zaznamenávanie vzdialenosti uskutočnených plavieb;
 - ii) postupov, zodpovedností, vzorcov a zdrojov údajov na určovanie a zaznamenávanie prepravovaného nákladu a počtu cestujúcich (podľa potreby);
 - iii) postupov, zodpovedností, vzorcov a zdrojov údajov na určovanie a zaznamenávanie času stráveného na mori medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu;
 - i) opis metódy, ktorá sa použije na určenie náhradných údajov na doplnenie chýbajúcich údajov;
 - j) dátum poslednej zmeny plánu monitorovania.
4. Spoločnosti použijú štandardizované plány monitorovania založené na vzorových dokumentoch. Technické pravidlá na stanovenie vzorových dokumentov pre plány monitorovania podľa článku 1 sa určia prostredníctvom vykonávacích aktov. Komisia prijme uvedené vykonávacie akty v súlade s postupom uvedeným v článku 25 ods. 2 tohto nariadenia.

Článok 7

Zmeny plánu monitorovania

Spoločnosti pravidelne kontrolujú, či plán monitorovania lode zodpovedá charakteru a fungovaniu lode a či je možné zlepšiť metodiku monitorovania.

Spoločnosť vykonáva zmeny plánu monitorovania v týchto prípadoch:

- a) ak dôjde k zmene vlastníctva lodí;

- b) ak vzniknú nové emisie v dôsledku nových zdrojov emisií alebo v dôsledku používania nových palív, ktoré ešte neboli zahrnuté do plánu monitorovania;
- c) ak zmena dostupnosti údajov v dôsledku používania nových druhov meracích prístrojov, metód odberu vzoriek alebo metód analýzy alebo pre iné dôvody vedie k vyššej presnosti určovania emisií;
- d) ak sa zistilo, že údaje získané pomocou predtým použitej metodiky monitorovania sú nesprávne;
- e) ak plán monitorovania nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a overovateľa požiadajú spoločnosť, aby ho zmenila.

Spoločnosti bez zbytočného odkladu oznámia overovateľom všetky návrhy na zmenu plánu monitorovania.

Každú podstatnú zmenu plánu monitorovania posúdi overovateľ.

ODDIEL 3

MONITORING OF EMISSIONS AND OTHER RELEVANT INFORMATION

Článok 8

Monitorovanie činností počas obdobia nahlasovania

Od 1. januára 2018 spoločnosti na základe plánu monitorovania schváleného v súlade s článkom 13 ods. 1 na ročnej báze monitorujú emisie každej lode na základe jednotlivých platieb pomocou primeranej metódy z časti B prílohy I a výpočtom emisií podľa časti A prílohy I.

Článok 9

Monitorovanie podľa jednotlivých plavieb

Na základe plánu monitorovania schváleného v súlade s článkom 13 ods. 1 pre každú loď a každú plavbu do prístavu alebo z prístavu, ktorý podlieha právomoci členského štátu, spoločnosti v súlade časťou A prílohy I a s prílohou II monitorujú tieto informácie:

- a) prístav odchodu a prístav príchodu vrátane dátumu a hodiny odchodu a príchodu;
- b) množstvo a emisný faktor pre každý druh spotrebovaného paliva v celkovom vyjadrení a rozlíšené podľa paliva použitého v rámci oblasti a mimo oblastí kontroly emisií;
- c) vypustený CO₂;
- d) precestovaná vzdialenosť;
- e) čas strávený na mori;
- f) prepravovaný náklad;
- g) prepravné činnosti.

Článok 10

Monitorovanie na ročnej báze

Na základe plánu monitorovania schváleného v súlade s článkom 13 ods. 1 pre každú loď a každý kalendárny rok spoločnosť v súlade s časťou A prílohy I a prílohou II monitoruje tieto parametre:

- a) množstvo a emisný faktor pre každý druh spotrebovaného paliva v celkovom vyjadrení a rozlíšené podľa paliva použitého v rámci oblasti a mimo oblastí kontroly emisií;
- b) vypustený CO₂;
- c) celkové emisie CO₂ zo všetkých plavieb medzi prístavmi podliehajúcimi právomoci členského štátu;
- d) celkové emisie CO₂ zo všetkých plavieb z prístavov podliehajúcim právomoci členského štátu;
- e) celkové emisie CO₂ zo všetkých plavieb do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu;
- f) emisie CO₂, ku ktorým došlo počas kotvenia v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu;
- g) celková precestovaná vzdialenosť;
- h) celkový čas strávený na mori;
- i) celkové prepravné činnosti;
- j) priemerná energetická efektívnosť.

ODDIEL 4

NAHLASOVANIE

Článok 11

Obsah správy o emisiách

1. Od roku 2019 do 30. apríla každého roku spoločnosti predložia Komisii a orgánom príslušného vlajkového štátu správu o emisiách a ostatných informáciách relevantných z hľadiska zmeny klímy počas celého obdobia nahlasovania za každú loď, za ktorú zodpovedajú a ktorú overovateľ overil ako uspokojivú v súlade s požiadavkami uvedenými v článku 14.
2. Ak dôjde k zmene vlastníka lode, nová spoločnosť zabezpečí, aby každá loď, za ktorú zodpovedá, spĺňala požiadavky tohto nariadenia za celé obdobie nahlasovania, na ktoré za danú loď preberá zodpovednosť.
3. spoločnosti do správy o emisiách uvedené v odseku 1 zahrnú tieto informácie:
 - a) identifikačné údaje lode a spoločnosti vrátane týchto informácií:
 - i) názov lode,
 - ii) registračné číslo IMO,
 - iii) prístav registrácie alebo domovský prístav,
 - iv) technická efektívnosť lode [index energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia (EEDI) alebo odhadovaná indexová hodnota (EIV) v súlade s uznesením IMO MEPC.215 ods. 63, podľa potreby],

- v) meno/názov majiteľa lode,
 - vi) adresa majiteľa lode a jeho hlavné miesto podnikania,
 - vii) názov spoločnosti (ak nie je uvedený majiteľ lode),
 - viii) adresa spoločnosti (ak nie je uvedený majiteľ lode) a jej hlavné miesto podnikania,
 - ix) adresa, telefónne číslo, fax a e-mail kontaktnej osoby;
- b) informácie o použitej metóde monitorovania a súvisiacej hladine neistoty;
 - c) výsledky ročného monitorovania parametrov v súlade s článkom 10.

Článok 12

Formát správy o emisiách

1. Správa o emisiách podľa článku 11 sa predloží pomocou automatizovaných systémov a formátov na výmenu úplných údajov vrátane elektronických vzorových dokumentov.
2. Technické pravidlá platné pre formát výmeny údajov vrátane elektronických vzorov uvedených v odseku 1 sa určia prostredníctvom vykonávacích aktov. Komisia prijme uvedené vykonávacie akty v súlade s postupom uvedeným v článku 25 ods. 2 tohto nariadenia.

KAPITOLA III

OVEROVANIE A AKREDITÁCIA

Článok 13

Rozsah overovacích činností a správa o overovaní

3. Overovateľ posúdi zhodu plánu monitorovania, na ktorý odkazuje článok 6, s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 a 7. V prípade, že hodnotenie overovateľov obsahuje odporúčania, ktoré je potrebné začleniť do plánov monitorovania, spoločnosť zreviduje svoj plán monitorovania pred začiatkom obdobia nahlasovania.
4. Overovateľ posúdi zhodu správy o emisiách s požiadavkami ustanovenými v článkoch 8 až 11 a v prílohe I a II.
5. Overovateľ predovšetkým zabezpečí, aby emisie a ostatné informácie relevantné z hľadiska zmeny klímy zahrnuté do správy o emisiách boli určené v súlade s článkami 8, 9 a 10 a s plánom monitorovania uvedeným v článku 6. Overovateľ takisto zabezpečí, aby emisie a ostatné informácie relevantné z hľadiska zmeny klímy, ktoré sú uvedené v správach, boli konzistentné s údajmi vypočítanými z ostatných zdrojov v súlade s prílohami I a II.
6. Ak z hodnotenia vyplýva, že podľa najlepšieho vedomia overovateľa správa o emisiách neobsahuje podstatne skreslené informácie ani chyby, overovateľ vydá správu o overení. V správe o overení sa uvedú všetky skutočnosti súvisiace s činnosťou, ktorú vykonáva overovateľ.
7. Ak z hodnotenia vyplýva, že správa o emisiách obsahuje podstatne skreslené informácie, chyby, nezrovnalosti alebo že nespĺňa požiadavky článkov 11 a 14 a prílohy I, overovateľ o tejto skutočnosti včas informuje spoločnosť a požiada ju o predloženie zrevidovanej správy o emisiách. Spoločnosť opraví každý oznámený

nesúlady alebo nezrovnalosti, aby bolo možné včas ukončiť overovací proces. Overovateľ do svojej správy o overení uvedie, či spoločnosť nesúlady v priebehu overovania vyriešila.

Článok 14

Všeobecné povinnosti a zásady pre overovateľov

1. Overovateľ je nezávislý od spoločnosti alebo prevádzkovateľa danej lode a vo verejnom záujme vykonáva činnosti, ktoré sa požadujú podľa tohto nariadenia. Na tento účel overovateľ ani akákoľvek strana toho istého právnickej osoby nemôže byť spoločnosťou ani prevádzkovateľom lode, vlastníkom spoločnosti ani v jej vlastníctve; overovateľ okrem toho nemôže mať vzťahy so spoločnosťou, ktoré by mohli ovplyvniť jeho nezávislosť a nestrannosť.
2. Pri overovaní správy o emisiách uvedenej v článku 11 a postupov monitorovania použitých spoločnosťou overovateľ posúdi spoľahlivosť, dôveryhodnosť a presnosť systémov monitorovania a nahlásených údajov a informácií týkajúcich sa emisií, a to najmä:
 - d) pripísanie spotreby paliva plavbám v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - e) nahlásené údaje o spotrebe paliva a súvisiace merania a výpočty;
 - f) výber a použitie emisných faktorov;
 - g) výpočty, ktorými sa určili celkové emisie;
 - h) výpočty, ktorými sa určila energetická efektívnosť.
3. Overovateľ pristúpi k posúdeniu správ predložených v súlade s článkom 11 iba v prípade, že spoľahlivé a dôveryhodné údaje a informácie umožňujú určenie emisií s vysokou mierou istoty a za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:
 - a) nahlásené údaje sú koherentné, pokiaľ ide o odhady založené na údajoch o sledovaní lode a charakteristikách lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora;
 - b) nahlásené údaje neobsahujú nezrovnalosti, predovšetkým pri porovnaní celkového objemu paliva, ktoré ročne nakúpili jednotlivé lode, a celkovej spotreby paliva počas plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - c) zber údajov sa vykonal v súlade s príslušnými predpismi;
 - d) príslušné záznamy o lodi sú úplné a konzistentné.

Článok 15

Postupy overovania

1. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s procesom monitorovania a nahlasovania prostredníctvom porovnania nahlásených emisií s odhadmi vychádzajúcimi z údajov o sledovaní lode a charakteristik lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora. Ak sa zistia podstatné odchýlky, overovateľ vykoná ďalšie analýzy.
2. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s rôznymi postupmi výpočtu prostredníctvom preskúmania všetkých zdrojov údajov a použitých metodík.

3. Overovateľ vezme do úvahy všetky účinné metódy kontroly rizík, ktoré spoločnosť použila na zníženie miery neistoty, pričom zohľadní presnosť použitých metód monitorovania.
4. Spoločnosť poskytne overovateľovi všetky ďalšie informácie, ktoré mu umožnia vykonať postupy overovania. Overovateľ môže počas overovacieho procesu vykonať kontroly na mieste, aby určil spoľahlivosť nahlásených údajov a informácií.
5. Komisia má právomoc prijímať delegované akty podľa článku 24 s cieľom bližšie špecifikovať pravidlá overovacích činností uvedených v tomto nariadení a metód akreditácie overovateľov. Tieto delegované akty sú založené na zásadách overovania uvedených v článku 14 a príslušných medzinárodne uznávaných normách.

Článok 16

Akreditácia overovateľov

1. Overovateľ, ktorý posudzuje plány monitorovania a správy o emisiách a vydáva dokumenty o overení a zhode podľa článkov 13 a 17, musí byť na výkon činností patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia akreditovaný vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 765/2008.
2. Ak sa v tomto nariadení neuvádzajú žiadne konkrétne ustanovenia týkajúce sa akreditácie overovateľov, uplatňujú sa príslušné ustanovenia nariadenia (ES) č. 765/2008.
3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty podľa článku 24 s cieľom bližšie špecifikovať metódy akreditácie overovateľov.

KAPITOLA IV

ZHODA A ZVEREJŇOVANIE INFORMÁCIÍ

Článok 17

Vydanie dokumentu o zhode

1. Ak správa o emisiách uvedená v článku 11 spĺňa požiadavky článkov 11 až 15 a požiadavky stanovené v prílohách I a II, overovateľ na základe správy o overení pre danú loď vypracuje dokument o zhode.
2. Dokument o zhode uvedený v odseku 1 obsahuje tieto informácie:
 - a) identifikačné údaje o lodi (názov, registračné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);
 - b) meno/názov a adresa a hlavné miesto podnikania majiteľa lode;
 - c) totožnosť overovateľa;
 - d) dátum vydania dokumentu o zhode (obdobie nahlasovania, na ktoré sa vzťahuje, a jeho obdobie platnosti).
3. Dokumenty o zhode sa považujú za platné počas obdobia 18 mesiacov po skončení obdobia nahlasovania.
4. Overovateľ bezodkladne informuje Komisiu a orgán vlajkového štátu o vydaní každého dokumentu o zhode a zašle informácie uvedené v odseku 2 pomocou

automatizovaných systémov a formátov výmeny úplných údajov vrátane elektronických vzorových dokumentov, ktoré určila Komisia v súlade s postupom stanoveným v tomto nariadení.

5. Technické pravidlá platné pre formát výmeny údajov vrátane elektronických vzorov uvedených v odseku 4 sa určia prostredníctvom vykonávacích aktov. Komisia prijme uvedené vykonávacie akty v súlade s postupom uvedeným v článku 25 ods. 2 tohto nariadenia.

Článok 18

Povinnosť mať na palube platný dokument o zhode

Od 30. júna 2019 sa na palubách lodí prichádzajúcich do prístavu, nachádzajúcich sa v prístave alebo odchádzajúcich z prístavu, ktorý podlieha právomoci členského štátu, musí nachádzať platný dokument o zhode, z ktorého vyplýva, že loď dodržiava povinnosti nahlasovania a monitorovania za dané obdobie nahlasovania a ktorý bol vydaný v súlade s článkom 17.

Článok 19

Dodržiavanie povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania a inšpekcie

1. Na základe informácií zverejnených podľa článku 21 ods. 1 každý členský štát zabezpečí súlad lodí, ktoré sa plavia pod jeho vlajkou, s požiadavkami týkajúcimi sa monitorovania a nahlasovania stanovenými v článkoch 8 až 12.
2. Každý členský štát zabezpečí, aby sa v rámci každej inšpekcie lode v prístave podliehajúcim jeho právomoci overilo, či sa na palube lode nachádza dokument o zhode uvedený v článku 18.
3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2 tohto článku, a na základe informácií zverejnených podľa článku 21 členský štát v prípade každej lode, ktorá vstúpila do prístavu podliehajúcего právomoci členského štátu a ktorá nespĺňa požiadavky článku 21 ods. 2 písm. j) a k), overí, či sa na jej palube nachádza dokument o zhode uvedený v článku 18.

Článok 20

Sankcie, výmena informácií a rozhodnutie o vyhostení

1. Členské štáty stanovujú systém sankcií za nesplnenie požiadaviek týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania ustanovených v článkoch 8 až 12 a prijímajú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie uplatňovania týchto sankcií. Uvedené sankcie nesmú byť menej prísne ako sankcie, ktoré sa podľa vnútroštátnych právnych predpisov o emisiách skleníkových plynov uplatňujú v prípade neplnenia povinností nahlasovania zo strany prevádzkovateľov, a musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty informujú o týchto ustanoveniach Komisiu do 1. júla 2017 a akékoľvek následné zmeny týchto ustanovení bezodkladne oznámia Komisii.
2. Členské štáty zavedú účinnú výmenu informácií a nadviažu účinnú spoluprácu medzi vnútroštátnymi orgánmi zabezpečujúcimi dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania alebo (v prípade potreby) medzi úradmi poverenými ukladaním sankcií. Vnútroštátne postupy ukladania sankcií začaté ktorýmkoľvek

členským štátom sa oznámia Komisii, Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (EMSA), ostatným členským štátom a príslušnému vlajkovému štátu.

3. V prípade lodí, ktoré nespĺnili požiadavky týkajúce sa monitorovania a nahlasovania za viac ako jedno obdobie nahlasovania, môže vnútroštátny prístavný orgán vydať rozhodnutie o vyhostení, ktoré sa oznámi Komisii, agentúre EMSA, ostatným členským štátom a príslušnému vlajkovému štátu. V dôsledku vydania takéhoto rozhodnutia o vyhostení každý členský štát zamietne tejto lodi vstup do všetkých svojich prístavov, kým spoločnosť nespĺní požiadavky týkajúce sa monitorovania a nahlasovania podľa článkov 8 až 12 a splnenie týchto požiadaviek potvrdí tak, že vnútroštátnemu prístavnému orgánu, ktorý vydal rozhodnutie o vyhostení, predloží platný dokument o zhode.

Článok 21

Zverejňovanie informácií

1. Do 30. júna každého roku Komisia verejnosti sprístupní emisie nahlásené podľa článku 11 a informácie o dodržiavaní požiadaviek týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania ustanovených v článkoch 11 a 17 zo strany danej spoločnosti.
2. Zverejňovanie uvedené v odseku 1 sa týka týchto informácií:
 - a) identifikačné údaje o lodi (názov, registračné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);
 - b) totožnosť majiteľa lode (meno/názov a adresa majiteľa a jeho hlavné miesto podnikania);
 - c) technická efektívnosť lode (v prípade potreby EEDI alebo EIV);
 - d) ročné emisie CO₂;
 - e) celková ročná spotreba paliva v rámci plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - f) priemerná ročná spotreba paliva a emisie skleníkových plynov na precestovanú vzdialenosť v rámci plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - g) priemerná ročná spotreba paliva a emisie skleníkových plynov na precestovanú vzdialenosť a prepravovaný náklad v rámci plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - h) celkový čas strávený na mori v rámci plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - i) použitá metodika monitorovania;
 - j) dátum vydania a dátum skončenia platnosti dokumentu o zhode;
 - k) totožnosť overovateľa, ktorý schválil správu o emisiách.
3. Komisia uverejní výročnú správu o emisiách a ostatných informáciách relevantných z hľadiska zmeny klímy v rámci sektora námornej dopravy.

4. V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 pomáha EMSA Komisii pri jej práci na účely plnenia požiadaviek článkov 11, 12, 17 a 21 tohto nariadenia²⁷.

KAPITOLA V

MEDZINÁRODNÁ SPOLUPRÁCA

Článok 22

Medzinárodná spolupráca

1. Komisia pravidelne informuje organizáciu IMO a ostatné príslušné medzinárodné orgány o vykonávaní tohto nariadenia v záujme uľahčenia vypracúvania medzinárodných predpisov v rámci IMO týkajúcich sa monitorovania, nahlasovania a overovania emisií skleníkových plynov z námornej dopravy.
2. Komisia udržiava technickú výmenu informácií s tretími krajinami o vykonávaní tohto nariadenia, najmä o ďalšom vývoji metód monitorovania, organizácii nahlasovania a overovaní správ o emisiách.
3. V prípade, že sa dosiahne medzinárodná dohoda o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy, Komisia toto nariadenie preskúma a v prípade potreby môže navrhnúť jeho zmeny.

KAPITOLA VI

DELEGATED AND IMPLEMENTING POWERS AND FINAL PROVISIONS

Článok 23

Delegovanie právomocí

Komisii sa v súlade s podmienkami ustanovenými v článku 24 udeľuje právomoc prijímať delegované akty s cieľom zmeniť ustanovenia príloh I a II v záujme zohľadnenia aktuálnych dostupných vedeckých dôkazov, ako aj relevantných údajov dostupných na palubách lodí a relevantných medzinárodných predpisov a medzinárodne uznávaných noriem, určenia najpresnejších a najefektívnejších metód monitorovania emisií a zlepšenia presnosti požadovaných informácií týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania emisií, pokiaľ sa to týka nepodstatných prvkov tohto nariadenia.

Článok 24

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článkoch 15, 16 a 23 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 1. júla 2015.
2. Delegovanie právomocí uvedené v článku 23 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je

²⁷ Ú. v. ES L 208, 5.8. 2002, s. 1.

v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

3. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
4. Delegovaný akt prijatý podľa článku 20 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 25

Vykonávacie akty

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 8 rozhodnutia 93/389/ES. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 26

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 525/2013

Nariadenie (EÚ) č. 525/2013 sa mení takto:

1. V článku 1 nariadenia 525/2013²⁸ sa dopĺňa toto písmeno h):
„h) monitorovanie a nahlasovanie emisií skleníkových plynov z námorných lodí podľa článku 9 a 10 nariadenia (EÚ) č. XXXX/XXXX.“
2. Vkladá sa tento článok 21a:

„Článok 21a

Nahlasovanie emisií z námornej dopravy

- (1) Členské štáty do 15. januára každého roku („rok X“) za rok X-2 nahlásia Komisii emisie CO₂ z námornej dopravy podľa článkov 9 a 10 nariadenia (EÚ) č. XXXX/XXXX.
- (2) Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 25 tohto nariadenia prijať delegované akty s cieľom špecifikovať požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO₂ z námornej dopravy podľa článkov 9 a 10 nariadenia (EÚ) č. XXXX/XXXX, pričom podľa potreby zohľadní relevantné rozhodnutia prijaté orgánmi UNFCCC a Kjótskeho protokolu alebo dohody, ktoré sú od nich odvodené alebo na ne nadväzujú, alebo rozhodnutia prijaté v rámci Medzinárodnej námornej organizácie.
- (3) Komisia prijme vykonávacie akty na stanovenie štruktúry, formátu a postupu nahlasovania emisií CO₂ z námornej dopravy členskými štátmi podľa článkov 9 a 10 nariadenia (EÚ) č. XXXX/XXXX. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v [článku 26 ods. 2].“

²⁸ Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 13 - 40.

3. V článku 25 ods. 2, 3 a 5 sa vkladá tento odkaz:
„21a“

Článok 27

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 1. júla 2015.

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA I

Metódy monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a ostatných informácií relevantných z hľadiska zmeny klímy

A. VÝPOČET SPOTREBY PALIVA (článok 9)

Na účely výpočtu spotreby paliva spoločnosti uplatňujú tento vzorec:

Spotreba paliva x Emisný faktor

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

Spotreba paliva v prístavoch počas kotvenia sa vypočíta zvlášť.

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

Predvolené emisné faktory vychádzajú z najnovších dostupných hodnôt IPCC. Možno ich odvodiť z prílohy VI k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 601/2012 o monitorovaní a nahlasovaní emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES²⁹.

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

B. METÓDY URČOVANIA EMISIÍ

Spoločnosť v pláne monitorovania vymedzí, ktorú metodiku monitorovania používa na výpočet spotreby paliva pre každý druh lode, za ktorú nesie zodpovednosť, a zabezpečí, aby sa zvolená metóda konzistentne uplatňovala.

Pri výbere metodiky monitorovania by zlepšenia súvisiace s väčšou presnosťou mali byť v porovnaní s dodatočnými nákladmi vyvážené.

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

- a) dodací list pre palivovú nádrž lode a pravidelná inventúra palivových nádrží;
- b) monitorovanie palivovej nádrže na palube;
- c) prietokomery pre príslušné procesy spaľovania;
- d) priame merania emisií.

1. Metóda A: Dodací list pre palivovú nádrž lode a pravidelná inventúra palivových nádrží

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

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

²⁹ Ú. v. EÚ L 181, 12.7. 2012, s. 30 – 104.

Tento prístup sa nepoužije, ak na palubách lodí nie sú k dispozícii dodacie listy pre palivovú nádrž, najmä v prípadoch, keď sa ako palivo používa náklad, napríklad v prípade odparovania skvapalneného zemného plynu (LNG).

Dodací list pre palivovú nádrž je podľa existujúcich predpisov dohovoru Marpol (príloha VI) povinný, pričom príslušné záznamy sa uchovávajú na palube počas obdobia 3 rokov po doplnení palivovej nádrže tak, že sú okamžite k dispozícii. Pravidelná inventúra palivových nádrží na palube je založená na odčítaniach palivových nádrží. Na určenie objemu v čase odčítania palivovej nádrže sa používajú tabuľky pre príslušné palivové nádrže. Neistota spojená s dodacím listom pre palivovú nádrž sa určí v pláne monitorovania uvedenom v článku 6. Odčítania palivových nádrží sa vykonávajú s využitím vhodných metód, ako sú automatizované systémy, sondy a hladinomery. Metóda sondovania nádrže a súvisiaca neistota sa špecifikujú v pláne monitorovania uvedenom v článku 6.

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

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

Skutočná hustota sa vyjadří v kg/liter a určí sa pre príslušnú teplotu pri konkrétnom meraní. V prípadoch, keď nie sú hodnoty skutočnej hustoty k dispozícii, sa pre daný druh paliva so súhlasom overovateľa použije štandardný faktor hustoty.

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

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

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

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

Odčítania palivových nádrží sa vykonávajú s využitím vhodných metód, ako sú automatizované systémy, sondy a hladinomery. Metóda sondovania nádrže a súvisiaca neistota sa špecifikujú v pláne monitorovania uvedenom v článku 6.

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

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

Skutočná hustota sa vyjadří v kg/liter a určí sa pre príslušnú teplotu pri konkrétnom meraní. V prípadoch, keď nie sú hodnoty skutočnej hustoty k dispozícii, sa pre daný druh paliva so súhlasom overovateľa použije štandardný faktor hustoty.

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

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

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

Použité metódy kalibrácie a neistota súvisiaca s použitými prietokomermi sa uvedú v pláne monitorovania uvedenom v článku 6.

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

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

Skutočná hustota sa vyjadří v kg/liter a určí sa pre príslušnú teplotu pri konkrétnom meraní. V prípadoch, keď nie sú hodnoty skutočnej hustoty k dispozícii, sa pre daný druh paliva so súhlasom overovateľa použije štandardný faktor hustoty.

4. **Metóda D: Priame meranie emisií**

Priame merania emisií možno použiť v prípade plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a v prípade emisií, ku ktorým dochádza v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu. Vypúšťaný CO_2 zahŕňa CO_2 , ktorý vypúšťajú hlavné motory, pomocné motory, kotly a inertné plynové generátory. V prípade lodí, ktorých nahlasovanie je založené na tejto metóde, sa spotreba paliva vypočíta pomocou nameraných emisií CO_2 a príslušného emisného faktora relevantných palív.

Táto metóda je založená na prietokoch emisií CO_2 vo výfukoch (komínoch), ktoré sa určia tak, že koncentrácia CO_2 výfukového plynu sa vynásobí prietokom výfukového plynu.

Použité metódy kalibrácie a neistota súvisiaca s použitými zariadeniami sa uvedú v pláne monitorovania uvedenom v článku 6.

PRÍLOHA II

Monitorovanie ostatných informácií relevantných z hľadiska zmeny klímy

A. Monitorovanie podľa jednotlivých plavieb (článok 9)

Na účely monitorovania ostatných informácií týkajúcich sa klímy podľa jednotlivých plavieb (článok 9) spoločnosti dodržiavajú tieto pravidlá:

Dátum a čas odchodu a príchodu sa uvádzajú v Greenwichskom strednom čase (GMT). Čas strávený na mori sa vypočíta na základe informácií o odchode z prístavu a príchode do prístavu a nezahŕňa čas kotvenia.

Precestovaná vzdialenosť môže byť vzdialenosť najpriamejšej trasy medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu alebo skutočná precestovaná vzdialenosť. V prípade, že sa použije vzdialenosť najpriamejšej trasy medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu, sa zohľadní konzervatívny korekčný faktor, aby sa zabezpečilo, že nedôjde k výraznému podhodnoteniu precestovanej vzdialenosti. V pláne monitorovania uvedenom v článku 6 sa uvedie, ktorá vzdialenosť sa používa a prípade potreby aj použitý korekčný faktor. Precestovaná vzdialenosť sa vyjadrí v námorných míľach.

V prípade osobných lodí sa na vyjadrenie prepravovaného nákladu použije počet cestujúcich. V prípade všetkých ostatných kategórií lodí sa množstvo prepravovaného nákladu vyjadrí v metrických tonách a v kubických metroch nákladu.

Prepravné činnosti sa určia tak, že sa precestovaná vzdialenosť vynásobí množstvom prepravovaného nákladu.

B. Monitorovanie na ročnej báze (článok 10)

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

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

Priemerná energetická efektívnosť sa monitoruje pomocou najmenej štyroch ukazovateľov - spotreba paliva na vzdialenosť, spotreba paliva na prepravnú činnosť, emisie CO₂ na vzdialenosť a emisie CO₂ na prepravnú činnosť, ktoré sa vypočítajú takto:

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

spotreba paliva na prepravnú činnosť = celková ročná spotreba paliva/celkový počet prepravných činností

emisie CO₂ na vzdialenosť = celkové ročné emisie CO₂/celková precestovaná vzdialenosť

emisie CO₂ na prepravnú činnosť = celkové ročné emisie CO₂/celkový počet prepravných činností

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

- 1.1. Názov návrhu/iniciatívy
- 1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB
- 1.3. Druh návrhu/iniciatívy
- 1.4. Ciele
- 1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy
- 1.6. Trvanie a finančný vplyv
- 1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

- 2.1. Opatrenia týkajúce sa kontroly a predkladania správ
- 2.2. Systém riadenia a kontroly
- 2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

- 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov
- 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky
 - 3.2.1. *Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky*
 - 3.2.2. *Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky*
 - 3.2.3. *Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky*
 - 3.2.4. *Súlad s platným viacročným finančným rámcom*
 - 3.2.5. *Príspevky od tretích strán*
- 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy

1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB³⁰

Oblasť politiky 34 = „Opatrenia v oblasti klímy“

1.3. Druh návrhu/iniciatívy

X Návrh/iniciatíva sa týka novej akcie

Návrh/iniciatíva sa týka novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu³¹

Návrh/iniciatíva sa týka predĺženia trvania existujúcej akcie

Návrh/iniciatíva sa týka akcie presmerovanej na novú akciu

1.4. Ciele

1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy

Znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990 alebo v prípade vhodných podmienok o 30 %; zvýšiť podiel zdrojov obnoviteľnej energie v našej konečnej spotrebe energie na 20 % a zvýšiť energetickú efektívnosť o 20 %.

1.4.2. Konkrétne ciele a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Konkrétny cieľ č. 1

Prostredníctvom opatrení v oblasti klímy na úrovni EÚ prispieť k dlhodobému cieľu stabilizovania koncentrácií skleníkových plynov v atmosfére na úrovni, ktorá by zabránila nebezpečnému antropogénnemu zasahovaniu do klimatického systému.

Príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

ABB kód 34 02: Opatrenia v oblasti klímy na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni

Konkrétny cieľ č. 2

Pomocou ambiciózneho medzinárodnej politiky v oblasti klímy prispieť k dosiahnutiu dlhodobého cieľa, ktorým je stabilizácia koncentrácií skleníkových plynov v atmosfére na úrovni, ktorá zabráni nebezpečnému antropogénnemu zasahovaniu do klimatického systému.

Príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

ABB kód 34 02: Opatrenia v oblasti klímy na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uveďte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.

³⁰

ABM: riadenie podľa činností – ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

³¹

Podľa článku 49 ods. 6 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

Zavedením systému monitorovania, nahlasovania a overovania emisií skleníkových plynov z lodí by sa zabezpečili údaje o týchto emisiách, ktoré sa v súčasnosti iba odhadujú, keďže neexistujú primerané požiadavky na nahlasovanie. Možno očakávať, že prostredníctvom monitorovania a nahlasovania týchto emisií a ukazovateľov spotreby paliva a efektívnosti lodí by sa zvýšila informovanosť v rámci sektora námornej dopravy o súvisiacich nákladoch na palivo a o možných zlepšeniach.

Podľa posúdenia vplyvu sa očakáva, že zníženie emisií a úspory paliva by v porovnaní so stavom za nezmenených okolností predstavovali až 2 %. Pre sektor to v roku 2030 znamená čisté ročné úspory nákladov vo výške až 1,2 miliardy EUR v dôsledku zníženia výdavkov na palivo.

1.4.4. *Ukazovatele výsledkov a vplyvu*

Uvedte ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať vykonávanie návrhu/iniciatívy.

Počet a percento lodí, ktoré monitorujú a nahlasujú svoje emisie v súlade s týmto nariadením, v porovnaní s počtom lodí, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ

Ročné emisie CO₂ z námornej dopravy v rozsahu opatrení EÚ na loď merané na palube na základe spotreby paliva.

1.5. **Dôvody návrhu/iniciatívy**

1.5.1. *Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte*

V súčasnosti presné množstvo emisií CO₂ a ostatných skleníkových plynov v námornej doprave v EÚ nie je známe vzhľadom na nedostatočné monitorovanie a nahlasovanie týchto emisií. Pri posudzovaní vplyvu a konzultáciách so zainteresovanými stranami sa zistilo, že dôkladný systém monitorovania, nahlasovania a overovania (MRV) emisií skleníkových plynov z námornej dopravy je predpokladom pre akékoľvek trhové opatrenie, či už sa uplatní na úrovni EÚ alebo v celosvetovom meradle.

Vďaka zavedeniu monitorovania, nahlasovania a overovania ako prvého kroku možno viac času venovať diskusii a rozhodovaniu o cieľoch znižovania emisií a o trhových opatreniach s cieľom dosiahnuť toto zníženie pri čo najmenších nákladoch. To sa týka najmä diskusií na globálnej úrovni v rámci IMO. Okrem toho by mal spoľahlivý systém monitorovania, nahlasovania a overovania prispieť k odstráneniu trhových prekážok, najmä v súvislosti s nedostatočnými informáciami o efektívnosti lodí.

Ďalšie vysvetlenia sú k dispozícii v dôvodovej správe k návrhu.

1.5.2. *Prínos zapojenia Európskej únie*

Keďže základné záväzky v oblasti zmeny klímy, vrátane cieľa na zníženie emisií v sektore námornej dopravy na rok 2050 v zmysle bielej knihy o doprave, sa stanovujú na úrovni Únie, je účinné vypracovať aj požadované pravidlá pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie na tejto úrovni. Okrem toho tento právny rámec zabezpečí účinnosť zavedením harmonizovaného monitorovania, nahlasovania a overovania pre plavby lodí medzi prístavmi rôznych členských štátov, ktoré predstavujú približne 90 % zastavení v prístavoch v členských štátoch EÚ. Navyše opatreniami na úrovni EÚ by bolo možné zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže na vnútornom trhu prostredníctvom zavedenia rovnakých environmentálnych obmedzení na lode, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ.

1.5.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov v ostatných sektoroch, najmä systém EU ETS ako najväčší systém stropov a obchodovania na svete, dokazujú potrebu dôkladných pravidiel monitorovania, nahlasovania a overovania emisií. Cieľom je zabezpečiť spoločné chápanie definície jednej tony CO₂ vypustenej jedným zariadením alebo prevádzkovateľom.

1.5.4. Zlučiteľnosť a možná synergia s inými vhodnými finančnými nástrojmi

Hoci návrh pravidiel monitorovania, nahlasovania a overovania pre sektor námornej dopravy v plnej miere zohľadňuje špecifické aspekty tohto druhu dopravy, základný prístup monitorovania a nahlasovania je porovnateľný s monitorovaním, nahlasovaním a overovaním, ktoré sa používa v rámci systému EU ETS.

To umožní porovnanie úsilia o zníženie emisií vynaloženého v rozličných sektoroch a pri rozličných druhoch dopravy.

1.6. Trvanie a finančný vplyv

Návrh/iniciatíva s **obmedzeným trvaním**

- Návrh/iniciatíva sú v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR.

X Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od roku 2016 do roku 2017,
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu do roku 2018.

1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia³²

X Priame centralizované hospodárenie na úrovni Komisie

Nepriame centralizované hospodárenie s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- výkonné agentúry
- subjekty zriadené spoločnosťami³³
- národné verejnoprávne subjekty/subjekty poverené vykonávaním verejnej služby
- osoby poverené realizáciou osobitných akcií podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte v zmysle článku 49 nariadenia o rozpočtových pravidlách

Zdieľané hospodárenie s členskými štátmi

Decentralizované hospodárenie s tretími krajinami

Spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (*uved'te*)

V prípade viacerých spôsobov hospodárenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.

Poznámky

Opatrenia požadované na zavedenie navrhovaného systému monitorovania, nahlasovania a overovania s uvedením vplyvu na rozpočet sa týkajú výhradne vývoja nástrojov IT, presnejšie rozšírenia existujúcich nástrojov prevádzkovaných Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou, vrátane administratívnych výdavkov. Rozpočet pre tento jednorazový projekt zabezpečí Komisia v rozpočtovom riadku GR CLIMA 34 02 01.

Možné zapojenie agentúry EMSA závisí od príslušnej doplňujúcej úlohy agentúry, ktorú aktivuje výbor EMSA.

Vzhľadom na vysoko automatizovaný charakter sa predpokladá, že prevádzku nástroja neskôr bude môcť prebrať existujúci personál v agentúre EMSA.

³² Vysvetlenie spôsobov hospodárenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ Podľa článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa kontroly a predkladania správ

Komisia sa bude pravidelne stretávať s konzultantmi, ktorí vyvíjajú potrebný nástroj IT (rozšírenie existujúceho systému THETIS, ktorý prevádzkuje agentúra EMSA), s cieľom monitorovať pokrok prác.

2.2. Systém riadenia a kontroly

2.2.1. Zistené riziká

V súvislosti s návrhom neexistujú žiadne rozpočtové riziká, ktoré by si vyžadovali opatrenia nad rámec rozpočtovej kontroly EÚ.

2.2.2. Plánované metódy kontroly

Nie sú potrebné žiadne konkrétne metódy kontroly, v prípade potreby sa použijú štandardné mechanizmy.

2.2.3. Náklady a prínosy kontrol a pravdepodobná miera pochybenia

Neočakáva sa, že plánované štandardné mechanizmy by viedli k dodatočným nákladom. Pri takýchto štandardných kontrolách sa nepredpokladá nesúlad.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uveďte existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia.

Nie sú potrebné žiadne konkrétne opatrenia. Uplatní sa bežný rámec pre zmluvy a obstarávanie.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného o finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Opis..... .]	DRP/NRP ⁽³⁴⁾	krajín EZVO ³⁵	kandidátskych krajín ³⁶	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods. 1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
2	34 02 01 [Znižovanie emisií skleníkových plynov v EÚ]	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE

³⁴ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

³⁵ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

³⁶ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Okruh.....]	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods. 1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
[XX.YY.YY.YY]			ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

[This part must be completed on the spreadsheet on budget data of an administrative nature (second document in the annex to this financial statement) to be uploaded to CISNET for interdepartmental consultation purposes.]

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca:	2	Ochrana a riadenie prírodných zdrojov
-------------------------------------	---	---------------------------------------

GR: CLIMA			2016	2017	Rok N+2	Rok N+3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
• Operačné rozpočtové prostriedky										
34 02 01	Závazky	(1)	0,500							0,500
	Platby	(2)	0,200	0,300						0,500
Číslo rozpočtového riadka	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov ³⁷										
Číslo rozpočtového riadka		(3)								
Rozpočtové prostriedky pre GR	Závazky	=1+1a +3	0,500							0,500

³⁷ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

CLIMA SPOLU	Platby	=2+2a +3	0,200	0,300							0,500
-------------	--------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)	0,500								0,500
	Platby	(5)	0,200	0,300							0,500
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov SPOLU		(6)									
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 2 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	=4+ 6	0,500								0,500
	Platby	=5+ 6	0,200	0,300							0,500

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré okruhy:

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)									
	Platby	(5)									
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov SPOLU		(6)									
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 4 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závazky	=4+ 6									
	Platby	=5+ 6									

Okruh viacročného finančného rámca	5	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
GR: <.....>									
• Ľudské zdroje									
• Ostatné administratívne výdavky									
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky								

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)								
---	--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		2016	2017	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	0,500							
	Platby	0,200	0,300						

3.2.2. *Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky*

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uveďte ciele a výstupy ↓			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU		
	VÝSTUPY																		
	Druh ³⁸	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet
KONKRÉTNY CIEĽ č. 1 ³⁹																			
- Výstup																			
- Výstup																			
- Výstup																			
Konkrétny cieľ č. 1 medzisúčet																			
KONKRÉTNY CIEĽ č. 2...																			
- Výstup																			
Konkrétny cieľ č. 2 medzisúčet																			
NÁKLADY SPOLU																			

³⁸ Výstupy znamenajú dodané produkty a služby (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

³⁹ Ako je uvedené v oddiele 1.4.2. „Konkrétne ciele...“.

3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Zhrnutie

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁴⁰	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
--	------------------------	------------	------------	------------	--	--	--	-------

OKRUH 5 viacročného finančného rámca								
Eudské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
OKRUH 5 viacročného finančného rámca medzisúčt								

Mimo OKRUHU 5⁴¹ viacročného finančného rámca								
Eudské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca medzisúčt								

SPOLU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebné administratívne rozpočtové prostriedky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

⁴⁰ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

⁴¹ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
XX 01 01 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
XX 01 01 02 (delegácie)							
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)⁴²							
XX 01 02 01 (ZZ, DAZ, VNE z celkového finančného krytia)							
XX 01 02 02 (ZZ, DAZ, PED, MZ a VNE v delegáciách)							
XX 01 04 yy⁴³	- v ústredí						
	- v delegáciách						
XX 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ - nepriamy výskum)							
10 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ - priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU							

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu pridať riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

⁴² ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED= pomocný expert v delegácii („Jeune Expert en Délégation“).

⁴³ ABM: riadenie podľa činností – ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

[...]

- Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca.⁴⁴

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

[...]

3.2.5. Príspevky od tretích strán

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Spolufinancované prostriedky SPOLU								

⁴⁴ Pozri body 19 a 24 medziinstitucionálnej dohody.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené ďalej:
 - vplyv na vlastné zdroje
 - vplyv na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový riadok príjmov:	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúcom rozpočtom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁴⁵						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		

V prípade rôznych pripísaných príjmov, na ktoré bude mať návrh/iniciatíva vplyv, uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

[...]

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

[...]

⁴⁵

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % nákladov na výber.