

UREDBA (EU) 2015/757 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 29. aprila 2015****o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2009/29/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ in Odločba št. 406/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾, ki pozivata, da k doseganju zmanjšanja emisij prispevajo vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem mednarodnega ladijskega prevoza, določata, da bi morala Komisija v primeru, da države članice neodobrijo nikakršnega mednarodnega sporazuma, ki bi bil sprejet v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO) in ki bi imel zastavljen cilj za zmanjšanje mednarodnih pomorskih emisij, ali če Skupnost do 31. decembra 2011 ne odobri takega sporazuma, sprejetega v okviru Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, predlagati, da se mednarodne pomorske emisije vključijo v obveze zmanjšanja emisij Skupnosti s ciljem, da predlagani akt začne veljati do leta 2013. Tak predlog bi moral zmanjšati na najnižjo raven morebitni negativni učinek na konkurenčnost Skupnosti ob upoštevanju možnih koristi za okolje.
- (2) Zaradi emisij ogljikovega dioksida (CO₂) in drugih emisij, kot so dušikovi oksidi (NO_x), žveplov oksidi (SO_x), metan (CH₄), trdni delci in saje, pomorski prevoz, ki te emisije povzroča, vpliva na globalno podnebje in kakovost zraka.
- (3) Mednarodni pomorski ladijski prevoz ostaja edini način prevoza, ki ni vključen v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. V skladu z oceno učinka, priloženo predlogu te uredbe, so se emisije CO₂ iz mednarodnega ladijskega prevoza, ki se jih povezuje z Unijo, med letoma 1990 in 2007 povečale za 48 %.
- (4) Z vidika hitrega razvoja znanstvenega razumevanja vpliva emisij iz pomorskega prevoza, ki niso povezane s CO₂, na globalno podnebje bi bilo treba v okviru te uredbe redno izvajati posodobljene ocene učinka. Komisija bi morala na podlagi svojih ocen opraviti analizo posledic za politike in ukrepe z namenom zmanjševanja teh emisij.
- (5) Evropski parlament je v resoluciji z dne 5. februarja 2014 o okviru podnebne in energetske politike do 2030 pozval Komisijo in države članice, da določijo zavezujoč cilj EU, da se do leta 2030 zmanjšajo domače emisije toplogrednih plinov za vsaj 40 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Poleg tega je Evropski parlament opozoril, da bodo morali k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov prispevati vsi gospodarski sektorji, da bo lahko Unija prispevala ustrezen delež v okviru globalnih prizadevanj.

⁽¹⁾ UL C 67, 6.3.2014, str. 170.

⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 16. aprila 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 5. marca 2015 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Stališče Evropskega parlamenta z dne 28. aprila 2015 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽³⁾ Direktiva 2009/29/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spremembi Direktive 2003/87/ES z namenom izboljšanja in razširitve sistema Skupnosti za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov (UL L 140, 5.6.2009, str. 63).

⁽⁴⁾ Odločba št. 406/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (UL L 140, 5.6.2009, str. 136).

- (6) Evropski svet je v svojih sklepih z dne 23. in 24. oktobra 2014 potrdil zavezujoč cilj EU, da se do leta 2030 doseže vsaj 40-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990. Evropski svet je tudi poudaril, da je pomembno zmanjšati emisije toplogrednih plinov in tveganja, povezana z odvisnostjo od fosilnih goriv, v prevoznem sektorju, ter pozval Komisijo, da nadalje preuči instrumente in ukrepe za celovit in tehnološko nevtralen pristop, med drugim glede spodbujanja zmanjševanja emisij in spodbujanja energetske učinkovitosti v prevozu.
- (7) V sedmem okoljskem akcijskem programu ⁽¹⁾ je poudarjeno, da bodo morali k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov prispevati vsi gospodarski sektorji, če naj bi Unija prispevala ustrezen delež v okviru svetovnih prizadevanj. V tem smislu je v sedmem okoljskem akcijskem programu poudarjeno, da je treba belo knjigo o prometu iz leta 2011 podpreti s trdnimi okviri politike.
- (8) IMO je julija 2011 sprejela tehnične in operativne ukrepe, zlasti projektni indeks energetske učinkovitosti (EEDI) za nove ladje in načrt upravljanja energetske učinkovitosti ladij (SEEMP), ki bosta prinesla izboljšanje v smislu zmanjšanja pričakovanega povečanja emisij toplogrednih plinov, vendar sama ne moreta privedi do nujnega zmanjšanja absolutnih emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega ladijskega prevoza v skladu s svetovnim ciljem omejitve povišanja globalne temperature za 2 °C.
- (9) Glede na podatke IMO bi bilo mogoče z izvajanjem operativnih ukrepov in obstoječimi tehnologijami specifično porabo energije in emisije CO₂ z ladij zmanjšati za do 75 %; precejšen del teh ukrepov je mogoče šteti za stroškovno učinkovite in takšne, ki bi sektorju prinašali čisti dobiček, saj se operativni ali naložbeni stroški povrnejo z nižjimi stroški za gorivo.
- (10) Najboljša možnost za zmanjšanje emisij CO₂ iz ladijskega prevoza na ravni Unije ostaja vzpostavitev sistema za spremljanje emisij CO₂, poročanje o njih in njihovo preverjanje (v nadaljnjem besedilu: sistem SPP) na podlagi porabe goriva ladij, ki bi bila prvi korak postopnega pristopa k vključitvi emisij pomorskega prevoza v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, poleg emisij iz drugih sektorjev, ki že prispevajo k tej zavezi. Javni dostop do podatkov o emisijah bo prispeval k odpravi tržnih ovir, ki preprečujejo izvajanje več stroškovno učinkovitih ukrepov, ki bi zmanjšali emisije toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza.
- (11) Sprejemanje ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in porabe goriva omejujejo tržne ovire, kot so pomanjkanje zanesljivih informacij o učinkovitosti porabe goriva pri ladjah ali razpoložljivih tehnologij za posodobitev ladij, slab dostop do finančnih sredstev za naložbe v učinkovitost ladij in deljene pobude, saj lastniki ladij ne bi imeli koristi od naložb v učinkovitost ladij, kadar račune za gorivo plačajo upravljavci.
- (12) Rezultati posvetovanja z deležniki in razprav z mednarodnimi partnerji kažejo, da bi moral biti prvi korak postopnega pristopa k vključitvi emisij pomorskega prevoza v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov izvajanje zanesljivega sistema SPP za emisije CO₂ iz pomorskega prevoza, ki bi mu pozneje sledilo določanje cen za te emisije. Ta pristop omogoča lažje doseganje znatnega napredka na mednarodni ravni pri dogovoru o ciljnih zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in nadaljnjih ukrepih za doseganje teh zmanjšanj s čim nižjimi stroški.
- (13) Z uvedbo sistema SPP Unije se pričakuje, da se bodo emisije do leta 2030 zmanjšale za do 2 % v primerjavi z nespremenjenim stanjem, skupni neto stroški pa znižali za do 1,2 milijarde EUR, saj bi sistem lahko prispeval k odpravi tržnih ovir, zlasti tistih, povezanih s pomanjkljivimi informacijami o učinkovitosti ladij, in sicer z zagotavljanjem primerljivih in zanesljivih informacij zadevnim trgov o porabi goriva in energetski učinkovitosti. To znižanje stroškov prevoza bi moralo spodbuditi mednarodno trgovino. Poleg tega je zanesljiv sistem SPP osnovni pogoj za vsak tržni ukrep, standard učinkovitosti ali drug ukrep, naj se ta uporablja na ravni Unije ali na svetovni ravni. Zagotavlja tudi zanesljive podatke za določitev natančnih ciljev zmanjšanja emisij in oceno napredka glede prispevka pomorskega prevoza k doseganju nizkoogljičnega gospodarstva. Glede na mednarodno naravo ladijskega prevoza bi bil globalni sporazum najbolj zaželen in najučinkovitejša metoda za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v mednarodnem pomorskem prevozu.

⁽¹⁾ Sklep št. 1386/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o splošnem okoljskem akcijskem programu Unije do leta 2020 „Dobro živeti ob upoštevanju omejitve našega planeta“ (UL L 354, 28.12.2013, str. 171).

- (14) V spremljanje bi bilo treba vključiti vse plovbe znotraj Unije, vse vstopne plovbe iz zadnjega pristanišča zunaj Unije v prvo pristanišče postanka v Uniji in vse izstopne plovbe iz pristanišča v Uniji v naslednje pristanišče postanka zunaj Unije, vključno s plovbo v balastu. Zajeti bi bilo treba tudi emisije CO₂ v pristaniščih Unije, vključno z emisijami, ki jih povzročajo ladje, ki so zasidrane ali se premikajo po pristanišču, zlasti ker so na voljo posebni ukrepi za njihovo zmanjšanje ali preprečitev. Ta pravila bi bilo treba uporabljati na nediskriminatoren način za vse ladje ne glede na njihovo zastavo. Ker pa je ta uredba osredotočena na pomorski prevoz, v njej ne bi smele biti določene zahteve glede spremljanja, poročanja in preverjanja za gibanje in dejavnosti ladij, ki niso namenjene prevozu tovara ali potnikov v komercialne namene, kot so čiščenje in poglobljanje morskega dna, lomljenje ledu, polaganje cevi ali dejavnosti v zvezi z napravami na morju.
- (15) Da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje za ladje, ki plujejo v manj ugodnih podnebnih razmerah, bi bilo treba dopustiti, da se k podatkom, ki se spremljajo na podlagi te uredbe, dodajo posebne informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu in plovbi te ladje skozi led.
- (16) Predlagani sistem SPP bi moral biti v obliki uredbe zaradi zapletene in zelo tehnične narave uvedenih določb ter potrebe po uporabi enotnih pravil po vsej Uniji, da se upošteva mednarodna narava pomorskega prevoza s številnimi ladjami, za katere se pričakuje, da bodo priplule v pristanišča različnih držav članic, in olajša izvajanje po vsej Uniji.
- (17) Zanesljiv sistem SPP Unije za ladje bi moral temeljiti na izračunu emisij iz goriva, porabljenega na plovbah v pristanišča Unije in iz njih, saj podatki o prodaji goriva zaradi velike prostornine ladijskih tankov ne bi mogli zagotoviti dovolj natančnih ocen porabe goriva za to posebno področje uporabe.
- (18) Sistem SPP Unije bi moral zajemati tudi druge pomembne informacije, ki omogočajo določitev učinkovitosti ladij ali nadaljnjo analizo vzrokov za nastajanje emisij, pri čemer se spoštuje zaupnost poslovnih ali industrijskih informacij. Sistem SPP Unije je s takim področjem uporabe usklajen tudi z mednarodnimi pobudami za uvedbo standardov učinkovitosti za obstoječe ladje, ki zajemajo tudi operativne ukrepe, in prispeva k odpravi tržnih ovir, povezanih s pomanjkanjem informacij.
- (19) Da bi bilo upravno breme za lastnike in upravljavce ladij, zlasti za mala in srednja podjetja, čim manjše ter da bi optimizirali razmerje med stroški in koristmi sistema SPP, ne da bi bil ogrožen cilj zajetja široko prevladujočega deleža emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza, bi bilo treba pravila sistema SPP uporabljati samo za velike onesnaževalce. Po podrobni objektivni analizi velikosti in emisij ladij, ki prihajajo v pristanišča Unije in odhajajo iz njih, je bil določen prag bruto tonaže 5 000. Ladje z bruto tonažo 5 000 ali več predstavljajo približno 55 % ladij, ki priplujejo v pristanišča Unije, in predstavljajo približno 90 % z njimi povezanih emisij. S tem nediskriminatornim pragom bi zagotovili zajetje najpomembnejših onesnaževalcev. Nižji prag bi povzročil večje upravno breme, medtem ko bi višji prag omejil zajetje emisij in s tem okoljsko učinkovitost sistema SPP.
- (20) Za dodatno zmanjšanje upravnega bremena za lastnike in upravljavce ladij bi morala biti pravila spremljanja osredotočena na CO₂ kot najpomembnejši toplogredni plin, ki ga proizvaja pomorski prevoz.
- (21) V pravilih bi bilo treba upoštevati obstoječe zahteve in podatke, ki so že na voljo na ladjah; lastnikom ladij bi bilo zato treba omogočiti, da izberejo eno od naslednjih štirih metod za spremljanje: uporabo dobavnic za gorivo, spremljanje tanka z ladijskim gorivom, merilnike pretoka za upoštevne procese izgorovanja ali neposredne meritve emisij. Izbira metode in dodatne podrobnosti o uporabi izbrane metode bi morale biti navedene v načrtu za spremljanje, specifičnem za vsako ladjo.
- (22) Vsako družbo, ki je v celotnem poročevalnem obdobju odgovorna za ladjo, ki opravlja dejavnosti ladijskega prevoza, bi bilo treba šteti za odgovorno za vse obveznosti glede spremljanja in poročanja v tistem poročevalnem obdobju, vključno s predložitvijo zadovoljivo preverjenega poročila o emisijah. V primeru zamenjave družbe bi nova družba morala biti odgovorna samo za obveznosti spremljanja in poročanja v zvezi s poročevalnim obdobjem, v katerem je prišlo do zamenjave družbe. Za lažje izpolnjevanje teh obveznosti bi morala nova družba prejeti izvod zadnjega načrta za spremljanje in morebitno listino o skladnosti.

- (23) Drugi toplogredni plini, povzročitelji sprememb podnebnega ravnovesja ali onesnaževala zraka na tej stopnji ne bi smeli biti zajeti s sistemom SPP Unije, sicer bi bilo treba namestiti merilno opremo, ki ni dovolj zanesljiva ali komercialno razpoložljiva, kar bi lahko oviralo izvajanje sistema SPP Unije.
- (24) Mednarodna konvencija IMO za preprečevanje onesnaževanja z ladj (MARPOL) določa obvezno uporabo EEDI za nove ladje in uporabo SEEMP za vso svetovno floto.
- (25) Da bi bilo upravno breme za lastnike in upravljavce ladij čim manjše, bi bilo treba poročanje in objavo sporočenih informacij organizirati na letni ravni. Vprašanja zaupnosti bi bilo treba rešiti z omejitvijo objave emisij, porabe goriva in informacij v zvezi z učinkovitostjo na letna povprečja in zbirne podatke. Za zagotovitev, da zaščita legitimnih gospodarskih interesov, ki imajo prednost pred javnim interesom za razkritje, ni ogrožena, bi bilo treba v izjemnih primerih na zahtevo družbe uporabiti drugačno raven agregiranja podatkov. Podatke, sporočene Komisiji, bi bilo treba združiti s statistiko, v kolikor so ti podatki pomembni za razvoj, pripravo in izkazovanje evropske statistike v skladu s Sklepom Komisije 2012/504/EU ⁽¹⁾.
- (26) S preverjanjem, ki ga izvajajo akreditirani preveritelji, bi bilo treba zagotoviti, da so načrti za spremljanje in poročila o emisijah pravilni ter v skladu z zahtevami, določenimi v tej uredbi. Kot pomemben element za poenostavitev preverjanja bi morali preveritelji preverjati verodostojnost podatkov, tako da bi sporočene podatke primerjali z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti. Take ocene bi lahko zagotovila Komisija. Da se zagotovi nepristranskost, bi morali biti preveritelji neodvisni in usposobljeni pravni subjekti, ki bi jih morali akreditirati nacionalni akreditacijski organi, ustanovljeni v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾.
- (27) Listino o skladnosti, ki jo izda preveritelj, bi bilo treba hraniti na ladji, da se dokaže skladnost z obveznostmi za spremljanje, poročanje in preverjanje. Preveritelji bi morali o izdaji takih listin obvestiti Komisijo.
- (28) Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) bi morala v okviru svojih nalog na podlagi izkušenj iz podobnih nalog, povezanih s pomorsko varnostjo, pomagati Komisiji z izvajanjem določenih nalog.
- (29) Izvrševanje obveznosti v zvezi s sistemom SPP, bi moralo temeljiti na obstoječih instrumentih, namreč tistih, uvedenih na podlagi Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ ter Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾, ter na informacijah o izdaji dokumentov o skladnosti. Dokument, s katerim je potrjeno, da ladja izpolnjuje obveznosti glede spremljanja in poročanja, bi bilo treba dodati na seznam spričeval in dokumentov iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES.
- (30) Države članice bi si morale prizadevati za izvajanje inšpekcijskih pregledov ladij, ki priplujejo v pristanišča v njihovi pristojnosti in za katere določene zahtevane informacije glede listine o skladnosti niso na voljo.
- (31) Ob neupoštevanju določb te uredbe bi bilo treba uporabiti kazni. Države članice bi morale določiti pravila o teh kaznih. Te kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (32) Za ladje, ki v dveh ali več zaporednih poročevalnih obdobjih niso izpolnjevale zahtev glede spremljanja in poročanja, in če se z drugimi izvršilnimi ukrepi ni zagotovilo skladnosti, je primerno določiti možnost izгона. Tak ukrep bi bilo treba uporabljati na tak način, da bi bilo mogoče stanje neskladnosti popraviti v razumnem času.
- (33) Države članice, ki na svojem ozemlju nimajo pomorskih pristanišč in nimajo nobenih ladij, ki bi plule pod njihovo zastavo in spadale na področje uporabe te uredbe, ali ki so prenehale voditi nacionalni register ladij, bi morale imeti možnost odstopanja od določb te uredbe v zvezi s kaznimi, v kolikor pod njihovo zastavo ne pluje nobena taka ladja.

⁽¹⁾ Sklep Komisije 2012/504/EU z dne 17. septembra 2012 o Eurostatu (UL L 251, 18.9.2012, str. 49).

⁽²⁾ Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

⁽³⁾ Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

⁽⁴⁾ Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave (UL L 131, 28.5.2009, str. 132).

- (34) Sistem SPP Unije bi se moral uporabljati kot model za izvajanje globalnega sistema SPP. Zaželen je globalni sistem SPP, saj bi ga bilo mogoče zaradi njegovega širšega področja uporabe šteti za učinkovitejšega. V tem okviru in z namenom lažjega oblikovanja mednarodnih pravil v okviru IMO za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza, poročanje o njih in njihovo preverjanje bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe redno sporočati IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter IMO posredovati ustrezne predloge. Če se doseže dogovor o globalnem sistemu SPP, bi morala Komisija pregledati sistem SPP Unije z namenom, da se ga uskladi z globalnim sistemom SPP.
- (35) Da se upošteva ustrezna mednarodna pravila ter mednarodne in evropske standarde, pa tudi tehnološki in znanstveni razvoj, bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi s pregledom določenih tehničnih vidikov spremljanja emisij CO₂ z ladij in poročanja o njih ter nadaljnjo določitvijo pravil za dejavnosti preverjanja in metodo akreditacije preveriteljev. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da se zadevni dokumenti posredujejo Evropskemu parlamentu in Svetu sočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (36) Za zagotovitev enotnih pogojev za uporabo standardnih predlog za spremljanje emisij CO₂ in drugih ustreznih informacij, za uporabo avtomatiziranih sistemov in standardnih elektronskih predlog za skladno poročanje o emisijah CO₂ in drugih ustreznih informacijah Komisiji in zadevnim organom držav zastave ter za določitev tehničnih pravil, ki določajo parametre, ki se uporabljajo za kategorije ladij, ki niso potniške ladje, ladje ro-ro ali kontejnerske ladje, in za spremembo teh parametrov bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.
- (37) Ker cilja te uredbe, in sicer spremljati emisije CO₂ z ladij, poročati o njih in jih preverjati, kar je prvi korak postopnega pristopa k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči zaradi mednarodne narave pomorskega prevoza, temveč se zaradi njegovega obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (38) Pravila o vzpostavitvi sistema SPP bi morala biti skladna z Direktivo 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ ter Uredbo (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾.
- (39) Ta uredba bi morala začeti veljati 1. julija 2015, da se državam članicam in zadevnim deležnikom zagotovi dovolj časa za sprejetje potrebnih ukrepov za učinkovito uporabo te uredbe pred prvim poročevalnim obdobjem, ki se začne 1. januarja 2018 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba določa pravila za natančno spremljanje emisij ogljikovega dioksida (CO₂) in drugih relevantnih informacij z ladij, ki priplujejo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, so v njem ali odplujejo iz njega, poročanje o emisijah in zadevnih informacijah ter njihovo preverjanje zaradi spodbujanja stroškovno učinkovitega zmanjševanja emisij CO₂ iz pomorskega prevoza.

⁽¹⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁽²⁾ Direktiva 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 281, 23.11.1995, str. 31).

⁽³⁾ Uredba (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 8, 12.1.2001, str. 1).

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za ladje z bruto tonažo 5 000 ali več v zvezi z emisijami CO₂, ki jih spustijo med njihovimi plovbami iz njihovega zadnjega pristanišča postanka v pristanišče postanka pod jurisdikcijo države članice in iz pristanišča postanka pod jurisdikcijo države članice v njihovo naslednje pristanišče postanka, kot tudi v samih pristaniščih postanka pod jurisdikcijo države članice.
2. Ta uredba se ne uporablja za vojne ladje, pomožne ladje mornarice, ribiške ladje ali ladje za predelavo rib, lesene ladje enostavne gradnje, ladje brez mehanskega pogona ali državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „emisije CO₂“ pomeni izpust CO₂ v ozračje z ladij;
- (b) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče, v katerem se ladja ustavi, da natovori ali raztovori tovor ali da vkrci ali izkrci potnike; posledično so izvzeti postanki, namenjeni izključno oskrbi z gorivom ali zalogami, menjavi posadke, postankom v suhem doku ali popravilom ladje in/ali njene opreme, postanki v pristanišču, ker ladja potrebuje pomoč ali je v stiski, prevozi z ene ladje na drugo izven pristanišč ter postanki, ki so namenjeni izključno iskanju zavetja pred slabim vremenom ali so potrebni zaradi dejavnosti iskanja in reševanja;
- (c) „plovba“ pomeni vsako gibanje ladje, ki se začne ali konča v pristanišču postanka in je namenjeno prevozu potnikov ali tovora v komercialne namene;
- (d) „družba“ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje;
- (e) „bruto tonaža“ pomeni bruto tonažo, izračunano v skladu s predpisi o izmeri tonaže iz Priloge I k Mednarodni konvenciji o izmeri tonaže ladij, ki jo je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO) v Londonu 23. junija 1969 ali katere koli konvencije, ki jo je nasledila;
- (f) „preveritelj“ pomeni pravni subjekt, ki izvaja dejavnosti preverjanja in ga je akreditiral nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 in to uredbo;
- (g) „preverjanje“ pomeni dejavnosti, ki jih izvaja preveritelj za oceno skladnosti dokumentov, ki jih predloži družba, z zahtevami iz te uredbe;
- (h) „listina o skladnosti“ pomeni dokument za posamezno ladjo, ki ga družbi izda preveritelj in ki potrjuje, da je ta ladja v določenem poročevalnem obdobju izpolnjevala zahteve iz te uredbe;
- (i) „druge pomembne informacije“ pomenijo informacije v zvezi z emisijami CO₂ iz porabe goriva, opravljeno prevozno dejavnostjo in energetske učinkovitostjo ladij, ki omogočajo analizo trendov emisij in oceno delovanja ladij;
- (j) „faktor emisije“ pomeni povprečno stopnjo emisije toplogrednega plina glede na podatke o dejavnosti toka vira ob predvidevanju popolne oksidacije za izgorevanje in popolne pretvorbe za vse druge kemijske reakcije;
- (k) „negotovost“ pomeni parameter, povezan z rezultatom določitve količine, ki opredeljuje razpršenost vrednosti, ki bi se lahko utemeljeno pripisale posamezni količini, vključno z učinki sistematičnih in naključnih faktorjev, ki je izražena v odstotkih in opisuje interval zaupanja pri povprečni vrednosti, ki sestavlja 95 % vrednosti ob upoštevanju nesimetričnosti razdelitve vrednosti;
- (l) „konservativno“ pomeni, da je opredeljena skupina predpostavk, da se preprečijo pre nizke ocene letnih emisij ali previsoke ocene razdalj ali količin prepeljanega tovora;
- (m) „poročevalno obdobje“ pomeni eno koledarsko leto, v katerem je treba spremljati emisije CO₂ in poročati o njih. Za plovbe, ki se začnejo v enem in končajo v drugem koledarskem letu, se podatki, pridobljeni pri spremljanju in poročanju, upoštevajo pri zadevnem prvem koledarskem letu;

- (n) „zasidrana ladja“ pomeni ladjo, ki je varno privezana ali zasidrana v pristanišču, ki spada pod jurisdikcijo države članice, med natovarjanjem, iztovarjanjem ali oskrbo, vključno s časom, ko ne potekajo postopki v zvezi s tovorom;
- (o) „kategorija ladje za plovbo v ledu“ pomeni oznako, ki jo ladji dodelijo pristojni nacionalni organi države zastave ali organizacija, priznana s strani te države, in ki kaže, da je ladja namenjena plovbi v ledu.

POGLAVJE II

SPREMLJANJE IN POROČANJE

ODDELEK 1

Načela in metode za spremljanje in poročanje

Člen 4

Skupna načela za spremljanje in poročanje

1. Družbe v skladu s členi 8 do 12 za vsako od svojih ladij med poročevalnim obdobjem spremljajo ustrezne parametre in poročajo o njih. To spremljanje in poročanje izvajajo v vseh pristaniščih pod jurisdikcijo države članice in za vse plovbe v pristanišče pod jurisdikcijo države članice ali iz njega.
2. Spremljanje in poročanje sta celovita in zajemata emisije CO₂ iz izgorevanja goriv, ko so ladje na morju ali zasidrane. Družbe izvajajo ustrezne ukrepe za preprečevanje kakršnih koli vrzeli v podatkih v poročevalnem obdobju.
3. Spremljanje in poročanje sta skladna in primerljiva. V ta namen družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nize podatkov, za katere veljajo spremembe, ki jih oceni preveritelj.
4. Družbe pridobijo, zapišejo, zberejo, analizirajo in dokumentirajo podatke, pridobljene pri spremljanju, vključno s predpostavkami, sklicevanji, faktorji emisije in podatki o dejavnosti, na pregleden način, ki preveritelju omogoča ponovitev določitve emisij CO₂.
5. Družbe zagotovijo, da določanje emisij CO₂ ni niti sistematično niti zavestno netočno. Vire netočnosti opredelijo in jih zmanjšajo.
6. Družbe omogočijo razumno zagotavljanje celovitosti podatkov o emisijah CO₂, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.
7. Družbe si pri njihovem naknadnem spremljanju in poročanju prizadevajo upoštevati priporočila iz poročil o preverjanju, izdanih v skladu s členom 13(3) ali (4).

Člen 5

Metode za spremljanje emisij CO₂ in drugih pomembnih informacij

1. Za namene člena 4(1), (2) in (3) družbe za vsako od svojih ladij določijo emisije CO₂ v skladu s katero koli od metod, določenih v Prilogi I, in spremljajo druge pomembne informacije v skladu s katerim koli od pravil, določenih v Prilogi II ali sprejetih na njeni podlagi.
2. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za spremembo metod iz Priloge I in pravil iz Priloge II, da se tako upoštevajo ustrezna mednarodna pravila ter mednarodni in evropski standardi. Na Komisijo se tudi prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte za spremembo prilog I in II, da se zaradi tehnološkega in znanstvenega razvoja natančneje določijo elementi metod za spremljanje, določenih v navedenih prilogah.

ODDELEK 2

Načrt za spremljanje

Člen 6

Vsebina in predložitev načrta za spremljanje

1. Družbe do 31. avgusta 2017 preveriteljem predložijo načrt za spremljanje za vsako od svojih ladij, v katerem je navedena metoda, izbrana za spremljanje emisij CO₂ in drugih relevantnih informacij ter poročanje o njih.

2. Ne glede na odstavek 1 družba za ladje, ki bodo prvič spadale v področje uporabe te uredbe po 31. avgustu 2017, preveritelju predloži načrt za spremljanje brez nepotrebne odlašanja, najpozneje pa dva meseca po prvem postanku vsake ladje v pristanišču pod jurisdikcijo države članice.

3. Načrt za spremljanje vsebuje celovito in pregledno dokumentacijo metode spremljanja zadevne ladje ter vsebuje vsaj naslednje elemente:

- (a) identifikacijo in vrsto ladje, vključno z njenim imenom, njeno identifikacijsko številko IMO, njenim pristaniščem vpisa ali matičnim pristaniščem in imenom lastnika ladje;
- (b) ime družbe ter naslov, telefonsko številko in naslov elektronske pošte kontaktne osebe;
- (c) opis naslednjih virov emisij CO₂ na ladji: glavnih motorjev, pomožnih motorjev, plinskih turbin, kotlov in generatorjev inertnega plina ter vrst goriva, ki se uporabljajo;
- (d) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za posodobitev seznama virov emisij CO₂ v poročevalnem obdobju;
- (e) opis postopkov, ki se uporabljajo za spremljanje celovitosti seznama plovb;
- (f) opis postopkov za spremljanje porabe goriva ladje, vključno z:
 - (i) metodo, izbrano izmed metod v Prilogi I, za izračun porabe goriva vsakega vira emisije CO₂, skupaj z opisom uporabljene merilne opreme, kadar je to ustrezno;
 - (ii) postopki za merjenje polnjenja z gorivom in goriva v tankih, opisom uporabljene merilne opreme in postopkov za evidentiranje, priklic, prenos in shranjevanje informacij o meritvah, kadar je to ustrezno;
 - (iii) metodo, izbrano za določitev gostote, kadar je to ustrezno;
 - (iv) postopkom za zagotovitev, da je skupna negotovost meritev goriva skladna z zahtevami iz te uredbe, po možnosti s sklicevanjem na nacionalno zakonodajo, določbe v pogodbah s strankami ali standarde točnosti dobavitelja goriva;
- (g) enotne faktorje emisije, uporabljene za vsako vrsto goriva, ali – v primeru alternativnih goriv – metodologije za določitev faktorjev emisije, vključno z metodologijo za vzorčenje, metodami analize in opisom uporabljenih laboratorijev z akreditacijo teh laboratorijev po standardu ISO 17025, če ta obstaja;
- (h) opis postopkov za določanje podatkov o dejavnosti po posameznih plovbah, vključno s:
 - (i) postopki, odgovornostmi in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje razdalje;
 - (ii) postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje prepeljanega tovora in števila potnikov, kadar je to ustrezno;
 - (iii) postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje časa, preživetega na morju med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda;
- (i) opis metode, ki jo je treba uporabiti za določitev nadomestnih podatkov za zapolnitev vrzeli v podatkih;
- (j) zapisni list za spremembe, v katerem se beležijo vse podrobnosti zgodovine sprememb.

4. Načrt za spremljanje lahko vsebuje tudi informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu in/ali postopke, odgovornosti, formule in podatkovne vire za določitev in evidentiranje preplute razdalje in časa, porabljenega za plovbo skozi led.

5. Družbe uporabljajo standardizirane načrte za spremljanje, pripravljene na podlagi predlog. Te predloge, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo, določi Komisija z izvedbenimi akti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2).

Člen 7

Spremembe načrta za spremljanje

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

2. Družbe spremenijo načrt za spremljanje v vseh naslednjih primerih:
 - (a) ob zamenjavi družbe;
 - (b) ob pojavu novih emisij CO₂ zaradi novih virov emisij ali zaradi uporabe novih goriv, ki v načrt za spremljanje še niso vključena;
 - (c) kadar se zaradi uporabe novih vrst merilne opreme, novih metod vzorčenja ali metod analize ali iz drugih razlogov spremeni razpoložljivost podatkov, kar lahko vpliva na natančnost pri določanju emisij CO₂;
 - (d) kadar je bilo ugotovljeno, da so podatki, ki izhajajo iz uporabljene metode spremljanja, nepravilni;
 - (e) kadar se za kateri koli del načrta za spremljanje ugotovi, da ni v skladu z zahtevami te uredbe, in ga mora družba v skladu s členom 13(1) spremeniti.
3. Družbe brez nepotrebnega odlašanja obvestijo preveritelje o vseh predlogih za spremembo načrta za spremljanje.
4. Spremembe načrta za spremljanje iz točk (b), (c) in (d) odstavka 2 tega člena mora oceniti preveritelj v skladu s členom 13(1). Preveritelj na podlagi ocene družbo obvesti o morebitni skladnosti teh sprememb.

ODDELEK 3

Spremljanje emisij CO₂ in drugih pomembnih informacij

Člen 8

Spremljanje dejavnosti v poročevalnem obdobju

Družbe od 1. januarja 2018 na podlagi načrta za spremljanje, ocenjenega v skladu s členom 13(1), spremljajo emisije CO₂ za vsako ladjo po posameznih plovbah in na letni ravni, za kar uporabijo eno od ustreznih metod za določanje emisij CO₂, določenih v delu B Priloge I, in izračunajo emisije CO₂ v skladu z delom A Priloge I.

Člen 9

Spremljanje po posameznih plovbah

1. Družbe na podlagi načrta za spremljanje, ocenjenega v skladu s členom 13(1), za vsako ladjo, ki pripluje v pristanišče pod jurisdikcijo države članice ali iz njega odpluje ter za vsako plovbo v tako pristanišče ali iz njega v skladu z delom A Priloge I in delom A Priloge II spremljajo naslednje parametre:
 - (a) pristanišče odhoda in pristanišče prihoda, vključno z datumom ter uro odhoda in prihoda;
 - (b) količino porabljenega goriva in faktor emisije za vsako vrsto goriva skupaj;
 - (c) izpušeni CO₂;
 - (d) prepluto razdaljo;
 - (e) čas, preživet na morju;
 - (f) prepeljani tovor;
 - (g) opravljeno prevozno dejavnost.

Družbe lahko spremljajo tudi informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu in plovbi skozi led, kadar je to ustrezno.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 tega člena in brez poseganja v člen 10 je družba izvzeta iz obveznosti spremljanja informacij iz odstavka 1 tega člena po posameznih plovbah v zvezi s posamezno ladjo, če:
 - (a) se vse plovbe ladje v poročevalnem obdobju začnejo ali končajo v pristanišču pod jurisdikcijo države članice in
 - (b) ladja v skladu s svojim načrtom izvede več kot 300 plovb v poročevalnem obdobju.

Člen 10

Spremljanje na letni ravni

Družbe na podlagi načrta za spremljanje, ocenjenega v skladu s členom 13(1), za vsako ladjo in vsako koledarsko leto v skladu z delom A Priloge I in delom B Priloge II spremljajo naslednje parametre:

- (a) količino porabljenega goriva in faktor emisije za vsako vrsto goriva skupaj;
- (b) skupni zbirni izpušeni CO₂ s področja uporabe te uredbe;
- (c) zbirne emisije CO₂ z vseh plovb med pristanišči pod jurisdikcijo države članice;
- (d) zbirne emisije CO₂ z vseh plovb iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice;
- (e) zbirne emisije CO₂ z vseh plovb v pristanišča pod jurisdikcijo države članice;
- (f) emisije CO₂, nastale v pristaniščih pod jurisdikcijo države članice, ko je bila ladja zasidrana;
- (g) skupno prepluto razdaljo;
- (h) skupni čas, preživet na morju;
- (i) skupno opravljeno prevozno dejavnost;
- (j) povprečno energetska učinkovitost.

Družbe lahko spremljajo informacije, povezane s kategorijo ladje za plovbo v ledu in plovbi skozi led, kadar je to ustrezno.

Družbe lahko spremljajo tudi porabljeno gorivo in izpušeni CO₂ in ju razlikujejo na podlagi drugih meril, opredeljenih v načrtu za spremljanje.

ODDELEK 4

Poročanje

Člen 11

Vsebina poročila o emisijah

1. Družbe od leta 2019 vsako leto do 30. aprila Komisiji in organom zadevne države zastave za vsako ladjo pod njihovo odgovornostjo predložijo poročilo o emisijah, ki se nanaša na emisije CO₂ in druge pomembne informacije za celotno poročevalno obdobje ter ga je preveritelj v skladu s členom 13 potrdil kot zadovoljivo.
2. V primeru zamenjave družbe nova družba zagotovi, da vsaka ladja pod njeno odgovornostjo izpolnjuje zahteve iz te uredbe v zvezi s celotnim poročevalnim obdobjem, v katerem prevzame odgovornost za zadevno ladjo.
3. Družbe v poročilu o emisijah vključijo naslednje informacije:
 - (a) identifikacijske podatke o ladji in družbi, ki vključujejo:
 - (i) ime ladje;
 - (ii) identifikacijsko številko IMO;
 - (iii) pristanišče vpisa ali matično pristanišče;
 - (iv) kategorijo ladje za plovbo v ledu, če je vključena v načrt za spremljanje;
 - (v) tehnično učinkovitost ladje (projektne indeks energetske učinkovitosti (EEDI) ali ocenjena indeksna vrednost (EIV) v skladu z resolucijo IMO MEPC.215 (63), kadar je to ustrezno);
 - (vi) ime lastnika ladje;
 - (vii) naslov lastnika ladje in njegov glavni kraj poslovanja;

- (viii) ime družbe (če to ni lastnik ladje);
- (ix) naslov družbe (če to ni lastnik ladje) in njen glavni kraj poslovanja;
- (x) naslov, telefonsko številko in naslov elektronske pošte kontaktne osebe;
- (b) identiteto preveritelja, ki je ocenil poročilo o emisijah;
- (c) informacije o uporabljeni metodi spremljanja in z njo povezani stopnji negotovosti;
- (d) rezultate letnega spremljanja parametrov v skladu s členom 10.

Člen 12

Oblika poročila o emisijah

1. Poročilo o emisijah se predloži z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami.
2. Komisija v izvedbenih aktih določi tehnična pravila o določitvi oblik za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2).

POGLAVJE III

PREVERJANJE IN AKREDITACIJA

Člen 13

Obseg dejavnosti preverjanja in poročilo o preverjanju

1. Preveritelj oceni skladnost načrta za spremljanje z zahtevami iz členov 6 in 7. Kadar se pri oceni preveritelja ugotovijo neskladnosti s temi zahtevami, zadevna družba pred začetkom poročevalnega obdobja ustrezno spremeni svoj načrt za spremljanje in spremenjeni načrt predloži preveritelju, ki ga dokončno oceni. Družba se s preveriteljem dogovori o časovnem okviru, potrebnem za uvedbo teh sprememb. Ta časovni okvir v nobenem primeru ne sme trajati dlje kot do začetka poročevalnega obdobja.
 2. Preveritelj oceni skladnost poročila o emisijah z zahtevami iz členov 8 do 12 ter prilog I in II.
- Preveritelj zlasti oceni, ali so bile emisije CO₂ in druge relevantne informacije, vključene v poročilo o emisijah, določene v skladu s členi 8, 9 in 10 ter načrtom za spremljanje.
3. Kadar je z oceno v okviru preverjanja z razumnim zagotovilom preveritelja ugotovljeno, da poročilo o emisijah ne vsebuje bistvenih napačnih navedb, preveritelj izda poročilo o preverjanju, v katerem je poročilo o emisijah potrjeno kot zadovoljivo. V poročilu o preverjanju so podrobno navedene vse zadeve, pomembne za opravljeno delo preveritelja.
 4. Kadar je z oceno v okviru preverjanja ugotovljeno, da poročilo o emisijah vsebuje napačne navedbe ali neskladnosti z zahtevami iz te uredbe, preveritelj o tem pravočasno obvesti družbo. Družba nato popravi napačne navedbe ali neskladnosti, da se omogoči pravočasni zaključek postopka preverjanja, ter preveritelju predloži spremenjeno poročilo o emisijah in vse druge informacije, ki so bile potrebne za popravilo ugotovljenih neskladnosti. Preveritelj v svojem poročilu o preverjanju navede, ali je družba popravila napačne navedbe ali neskladnosti, ugotovljene pri oceni v okviru preverjanja. Kadar sporočene napačne navedbe ali neskladnosti niso bile popravljene in so, posamezno ali skupaj, tvorile bistvene napačne navedbe, preveritelj izda poročilo o preverjanju, v katerem navede, da poročilo o emisijah ni skladno s to uredbo.

Člen 14

Splošne obveznosti in načela za preveritelje

1. Preveritelj je neodvisen od družbe ali upravljavca ladje, dejavnosti, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe, pa opravlja v javnem interesu. V ta namen niti preveritelj niti kateri koli del istega pravnega subjekta nista družba ali upravljavec ladje, lastnik družbe ali v lasti družbe ali upravljavca ladje, prav tako preveritelj z družbo ni v odnosih, ki bi lahko vplivali na njegovo neodvisnost in nepristranskost.

2. Preveritelj pri preverjanju poročila o emisijah in postopkov spremljanja, ki jih uporablja družba, oceni zanesljivost, verodostojnost in natančnost sistemov spremljanja ter sporočenih podatkov in informacij v zvezi z emisijami CO₂, zlasti:

- (a) pripisa porabe goriva plovbam;
- (b) sporočenih podatkov o porabi goriva ter s tem povezanih meritev in izračunov;
- (c) izbire in uporabe faktorjev emisije;
- (d) izračunov, s katerimi so bile določene skupne emisije CO₂;
- (e) izračunov, s katerimi je bila določena energetska učinkovitost.

3. Preveritelj upošteva samo poročila o emisijah, predložena v skladu s členom 12, če zanesljivi in verodostojni podatki in informacije omogočajo določitev emisij CO₂ z razumno stopnjo gotovosti in pod pogojem, da je zagotovljeno naslednje:

- (a) sporočeni podatki so skladni glede na ocenjene podatke na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja;
- (b) v sporočenih podatkih ni nedoslednosti, zlasti če se skupna količina goriva, ki ga letno nabavi posamezna ladja, primerja z zbirno porabo goriva na plovbah;
- (c) podatki so bili zbrani v skladu s pravili, ki se uporabljajo, in
- (d) zadevne evidence ladje so celovite in skladne.

Člen 15

Postopki preverjanja

1. Preveritelj opredeli morebitna tveganja v zvezi s postopkom spremljanja in poročanja, tako da sporočene emisij CO₂ primerja z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja. Kadar se ugotovijo bistvena odstopanja, opravi dodatne analize.

2. Preveritelj opredeli morebitna tveganja v zvezi z različnimi koraki izračunov, tako da pregleda vse vire podatkov in uporabljene metodologije.

3. Preveritelj upošteva vse učinkovite metode za nadzor nad tveganji, ki jih družba uporablja za znižanje stopenj negotovosti, ki so povezane z natančnostjo, specifično za uporabljene metode spremljanja.

4. Družba preveritelju zagotovi vse dodatne informacije, ki mu omogočijo, da opravi postopke preverjanja. Preveritelj lahko med postopkom preverjanja opravi preglede na kraju samem, da ugotovi zanesljivost sporočenih podatkov in informacij.

5. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte, s katerimi podrobneje določi pravila za dejavnosti preverjanja iz te uredbe. Pri sprejemanju teh aktov Komisija upošteva elemente iz dela A Priloge III. Pravila, določena v teh delegiranih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členu 14, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

Člen 16

Akreditacija preveriteljev

1. Preveritelje, ki ocenjujejo načrte za spremljanje in poročila o emisijah ter izdajajo poročila o preverjanju in listine o skladnosti iz te uredbe, za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira nacionalni akreditacijski organ na podlagi Uredbe (ES) št. 765/2008.

2. Če ta uredba ne vsebuje nobenih posebnih določb o akreditaciji preveriteljev, se uporabljajo ustrezne določbe Uredbe (ES) št. 765/2008.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 23 sprejme delegirane akte, s katerimi podrobneje določi metode za akreditacijo preveriteljev. Pri sprejemanju teh aktov upošteva elemente iz dela B Priloge III. Metode, določene v teh delegiranih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členu 14, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

POGLAVJE IV

SKLADNOST IN OBJAVA INFORMACIJ*Člen 17***Listina o skladnosti**

1. Kadar poročilo o emisijah izpolnjuje zahteve iz členov 11 do 15 ter zahteve iz prilog I in II, preveritelj na podlagi poročila o preverjanju izda listino o skladnosti za zadevno ladjo.
2. Listina o skladnosti vključuje naslednje informacije:
 - (a) identiteto ladje (ime, identifikacijsko številko IMO in pristanišče vpisa ali matično pristanišče);
 - (b) ime, naslov in glavni kraj poslovanja lastnika ladje;
 - (c) identiteto preveritelja;
 - (d) datum izdaje listine o skladnosti, njeno obdobje veljavnosti in poročevalno obdobje, na katero se nanaša.
3. Listine o skladnosti se štejejo za veljavne za obdobje 18 mesecev po koncu poročevalnega obdobja.
4. Preveritelj o izdaji vsake listine o skladnosti nemudoma obvesti Komisijo in organ države zastave. Preveritelj informacije iz odstavka 2 pošlje z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami.
5. Komisija z izvedbenimi akti določi tehnična pravila o oblikah za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2).

*Člen 18***Obveznost hranjenja veljavne listine o skladnosti na ladji**

Do 30. junija v letu, ki sledi koncu poročevalnega obdobja, ladje, ki priplujejo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, so v njem ali odplujejo iz njega in ki so v zadevnem poročevalnem obdobju izvajale plovbe, na krovu hranijo veljavno listino o skladnosti.

*Člen 19***Izpolnjevanje zahtev spremljanja in poročanja ter inšpekcijski pregledi**

1. Vsaka država članica na podlagi informacij, objavljenih v skladu s členom 21(1), sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da ladje, ki plujejo pod njeno zastavo, izpolnjujejo zahteve glede spremljanja in poročanja, določene v členih 8 do 12. Države članice dejstvo, da je bila v skladu s členom 17(4) za zadevno ladjo izdana listina o skladnosti, štejejo kot dokaz za tako izpolnjevanje zahtev.
2. Vsaka država članica zagotovi, da vsak inšpekcijski pregled ladje v pristanišču pod njeno jurisdikcijo, izveden v skladu z Direktivo 2009/16/ES, vključuje preverjanje, ali ima ladja na krovu veljavno listino o skladnosti.
3. Zadevna država članica za vsako ladjo, za katero informacije iz točk (i) in (j) člena 21(2) niso na voljo v trenutku, ko je vstopila v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, lahko preveri, ali ima na krovu veljavno listino o skladnosti.

*Člen 20***Kazni, izmenjava informacij in odredba o izgonu**

1. Države članice vzpostavijo sistem kazni za neizpolnjevanje obveznosti glede spremljanja in poročanja, določenih v členih 8 do 12, ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te kazni nalagajo. Tako določene kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh predpisih uradno obvestijo Komisijo do 1. julija 2017 in jo brez odlašanja uradno obvestijo o vseh naknadnih spremembah.

2. Države članice vzpostavijo učinkovito izmenjavo informacij in učinkovito sodelovanje med nacionalnimi organi, odgovornimi za zagotavljanje izpolnjevanja obveznosti glede spremljanja in poročanja, ali, kadar je to ustrezno, med organi, pristojnimi za postopke v zvezi s kaznimi. O nacionalnih postopkih v zvezi s kaznimi proti določeni ladji s strani katere koli države članice se uradno obvesti Komisijo, Evropsko agencijo za pomorsko varnost (EMSA), druge države članice in zadevno državo zastave.

3. Pristojni organ države članice pristanišča vstopa lahko v primeru ladij, ki dve ali več zaporednih poročevalnih obdobji ne izpolnjujejo zahtev glede spremljanja in poročanja, in kadar se z drugimi izvršilnimi ukrepi ni zagotovilo izpolnjevanje teh zahtev, izda odredbo o izgonu, o kateri se uradno obvesti Komisijo, EMSA, druge države članice in zadevno državo zastave. Vsaka država članica zaradi izdaje take odredbe o izgonu zavrne vstop zadevne ladje v vsa svoja pristanišča, dokler družba ne začne izpolnjevati obveznosti glede spremljanja in poročanja v skladu s členoma 11 in 18. Izpolnitev teh obveznosti se potrdi s posredovanjem veljavne listine o skladnosti pristojnemu nacionalnemu organu, ki je izdal odredbo o izgonu. Ta odstavek ne posega v mednarodna pomorska pravila, ki se uporabljajo za ladje v stiski.

4. Lastnik ladje ali upravljevec ladje ali njegov zastopnik v državi članici ima pravico do učinkovitega pravnega sredstva zoper odredbo o izgonu pred sodiščem, pristojni organ države članice pristanišča vstopa pa ga o tem ustrezno obvesti. Države članice v ta namen vzpostavijo in ohranijo primerne postopke.

5. Vsaka država članica, ki na svojem ozemlju nima pomorskih pristanišč in je prenehala voditi nacionalni register ladij ali nima ladij, ki plujejo pod njeno zastavo in ki spadajo v področje uporabe te uredbe, ter dokler nobena taka ladja ne pluje pod njeno zastavo, lahko odstopa od določb tega člena. Vsaka država članica, ki namerava uporabiti to odstopanje, o tem uradno obvesti Komisijo najpozneje 1. julija 2015. Komisiji sporoči tudi vse naknadne spremembe.

Člen 21

Objava informacij in poročilo Komisije

1. Komisija vsako leto do 30. junija objavi informacije o emisijah CO₂, sporočenih v skladu s členom 11, in informacije iz odstavka 2 tega člena.

2. Komisija v te informacije za objavo vključi naslednje:

- (a) identiteto ladje (ime, identifikacijsko številko IMO in pristanišče vpisa ali matično pristanišče);
- (b) tehnično učinkovitost ladje (EEDI ali EIV, kadar je to ustrezno);
- (c) letne emisije CO₂;
- (d) skupno letno porabo goriva za plovbe;
- (e) povprečno letno porabo goriva in emisije CO₂ na prepluto razdaljo pri plovbah;
- (f) povprečno letno porabo goriva in emisije CO₂ na prepluto razdaljo in prepeljani tovor pri plovbah;
- (g) letni skupni čas, preživet na morju na plovbah;
- (h) metodo, uporabljeno za spremljanje;
- (i) datum izdaje in poteka veljavnosti listine o skladnosti;
- (j) identiteto preveritelja, ki je ocenil poročilo o emisijah;
- (k) vse druge informacije, ki se spremljajo in o katerih se poroča prostovoljno v skladu s členom 10.

3. Kadar bi razkritje kategorije zbirnih podatkov iz odstavka 2, ki se ne nanašajo na emisije CO₂, zaradi posebnih okoliščin izjemoma ogrozilo zaščito komercialnih interesov, ki jih je treba zaščititi kot legitimne gospodarske interese, ki imajo prednost pred javnim interesom za razkritje na podlagi Uredbe (ES) št. 1367/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, se zaradi zaščite takih interesov na zahtevo družbe za te posebne podatke uporabi drugačna raven agregiranja. Kadar uporaba drugačne ravni agregiranja ni mogoča, Komisija teh podatkov ne objavi.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1367/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. septembra 2006 o uporabi določb Aarhuške konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah v institucijah in organih Skupnosti (UL L 264, 25.9.2006, str. 13).

4. Komisija objavi letno poročilo o emisijah CO₂ in druge relevantne informacije iz pomorskega prevoza, vključno z zbirnimi in razloženimi rezultati, in sicer z namenom obveščanja javnosti ter izvedbe ocene emisij CO₂ in energetske učinkovitosti pomorskega prevoza glede na velikost, vrsto ladij, dejavnost ali katero koli kategorijo, ki šteje za relevantno.
5. Komisija vsaki dve leti oceni skupni vpliv sektorja pomorskega prevoza na globalno podnebje, vključno prek emisij ali učinkov, ki niso povezani s CO₂.
6. EMSA v okviru svojih nalog pomaga Komisiji pri zagotavljanju skladnosti s tem členom ter členi 12 in 17 te uredbe v skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

POGLAVJE V

MEDNARODNO SODELOVANJE

Člen 22

Mednarodno sodelovanje

1. Komisija redno obvešča IMO in druge ustrezne mednarodne organe o izvajanju te uredbe, brez poseganja v delitev pristojnosti ali postopke odločanja, kot je določeno v Pogodbah.
2. Komisija in, kadar je to ustrezno, države članice izvajajo tehnično izmenjavo s tretjimi državami, zlasti kar zadeva nadaljnji razvoj metod za spremljanje, organizacijo poročanja in preverjanje poročil o emisijah.
3. V primeru, da se doseže mednarodni sporazum o globalnem sistemu za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje ali o globalnih ukrepih za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza, Komisija pregleda to uredbo in po potrebi predlaga spremembe te uredbe, da se zagotovi skladnost s tem mednarodnim sporazumom.

POGLAVJE VI

PRENESENA IN IZVEDBENA POOBLASTILA TER KONČNE DOLOČBE

Člen 23

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu. Zlasti je pomembno, da Komisija sledi običajnemu postopku in pred sprejetjem teh delegiranih aktov opravi posvetovanja s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki iz držav članic.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 5(2), člena 15(5) in člena 16(3) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 1. julija 2015. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podalšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 5(2), člena 15(5) in člena 16(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost (UL L 208, 5.8.2002, str. 1).

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 5(2), člena 15(5) in člena 16(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 24

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 26 Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 25

Spremembe Direktive 2009/16/ES

Na seznam iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES se doda naslednja točka:

- „50. Listina o skladnosti, izdana v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (*).“

(*) UL L 123, 19.5.2015, str. 55“

Člen 26

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati 1. julija 2015.

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

V Strasbourgu, 29. aprila 2015

Za Evropski parlament

Predsednik

M. SCHULZ

Za Svet

Predsednica

Z. KALNIŃA-LUKAŠEVICA

⁽¹⁾ Uredba (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2013 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih ter za sporočanje drugih informacij v zvezi s podnebnimi spremembami na nacionalni ravni in ravni Unije ter o razveljavitvi Sklepa št. 280/2004/ES (UL L 165, 18.6.2013, str. 13).

PRILOGA I

Metode za spremljanje emisij CO₂A. IZRAČUN EMISIJ CO₂ (ČLEN 9)

Družbe za namene izračunavanja emisij CO₂ uporabijo naslednjo formulo:

poraba goriva × faktor emisije.

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

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

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

Te privzete vrednosti za faktorje emisij temeljijo na najnovejših razpoložljivih vrednostih Medvladnega odbora za podnebne spremembe (IPCC). Te vrednosti se lahko izpeljejo iz Priloge VI k Uredbi Komisije (EU) št. 601/2012 ⁽¹⁾.

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

B. METODE ZA DOLOČANJE EMISIJ CO₂

Družba v načrtu za spremljanje opredeli, katera metoda spremljanja se uporabi za izračun porabe goriva za vsako ladjo pod njeno odgovornostjo, in zagotavlja dosledno uporabo izbrane metode.

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

- (a) dobavnica za gorivo in redni popisi zalog goriva v tankih;
- (b) spremljanje tankov z ladijskim gorivom na ladji;
- (c) merilniki pretoka za upoštevne postopke izgorevanja;
- (d) neposredne meritve emisij CO₂.

Uporabi se lahko katera koli kombinacija teh metod, potem ko jih preveritelj oceni, če se tako izboljša splošna točnost meritve.

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

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

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

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

V skladu z veljavnimi pravili iz Priloge VI MARPOL se dobavnica za gorivo obvezno hrani na ladji tri leta po dobavi ladijskega goriva in mora biti takoj na voljo. Reden popis zalog goriva v tankih na ladji temelji na odčitkih stanja tankov za gorivo. Pri tem se uporabljajo tablice tankov za vsak tank za gorivo, da se določi količina ob odčitku stanja tanka za gorivo. Negotovost, povezana z dobavnico za gorivo, se navede v načrtu za spremljanje. Stanje tanka za gorivo se odčita z ustreznimi metodami, kot so avtomatizirani sistemi, sondiranje in potopni trakovi. Metoda za sondiranje tanka in s tem povezana negotovost se navedeta v načrtu za spremljanje.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 601/2012 z dne 21. junija 2012 o spremljanju emisij toplogrednih plinov in poročanju o njih v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 181, 12.7.2012, str. 30).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (a) z merilnimi sistemi na ladji;
- (b) z gostoto, ki jo izmeri dobavitelj goriva ob polnjenju z gorivom in je evidentirana na računu ali dobavnici za gorivo;
- (c) z gostoto, ki se izmeri pri testni analizi, izvedeni v akreditiranem laboratoriju za preskus goriv, kadar je na voljo.

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

3. Metoda C: merilniki pretoka za upoštevne postopke izgorevanja

Ta metoda temelji na izmerjenih pretokih goriva na ladji. Za določitev porabe goriva za določeno obdobje se združijo podatki iz vseh merilnikov pretoka, povezanih z zadevnimi viri emisij CO₂.

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

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

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

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

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

4. Metoda D: neposredne meritve emisij CO₂

Neposredne meritve emisij CO₂ se lahko uporabljajo za plovbe in emisije CO₂ v pristaniščih pod jurisdikcijo države članice. Izpuščeni CO₂ vključuje CO₂, ki ga izpustijo glavni motorji, pomožni motorji, plinske turbine, kotli in generatorji inertnega plina. Za ladje, za katere poročanje temelji na tej metodi, se poraba goriva izračuna na podlagi izmerjenih emisij CO₂ in veljavnega faktorja emisije zadevnih goriv.

Ta metoda temelji na določitvi pretokov emisij CO₂ v izpušnih ceveh (dimnikih), tako da se koncentracija CO₂ v izpušnem plinu pomnoži s pretokom izpušnega plina.

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

PRILOGA II

Spremljanje drugih pomembnih informacij**A. SPREMLJANJE PO POSAMEZNIH PLOVBAH (ČLEN 9)**

1. Družbe za namene spremljanja drugih relevantnih informacij po posameznih plovbah (člen 9(1)) upoštevajo naslednja pravila:

- (a) datum in ura odhoda ter prihoda se upoštevata na podlagi greenwiškega srednjega časa (GMT). Čas, preživet na morju, se izračuna na podlagi informacij o odhodu iz pristanišča in prihodu vanj, ne vključuje pa zasidranja;
- (b) prepluta razdalja je lahko bodisi najkrajša razdalja med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda bodisi dejansko prepluta razdalja. Kadar se uporabi najkrajša razdalja med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda, je treba upoštevati konservativni korekcijski faktor, s katerim se zagotovi, da prepluta razdalja ni bistveno prenizko ocenjena. V načrtu za spremljanje se podrobno navede uporabljeni izračun razdalje in po potrebi uporabljeni korekcijski faktor. Prepluta razdalja je izražena v navtičnih miljah;
- (c) opravljena prevozna dejavnost se določi tako, da se prepluta razdalja pomnoži s količino prepeljanega tovora;
- (d) pri potniških ladjah se prepeljeni tovor izrazi s številom potnikov. Pri vseh drugih kategorijah ladij se količina prepeljanega tovora izrazi bodisi v metričnih tonah ali standardnih kubičnih metrih tovora, kakor je ustrezno;
- (e) za ladje ro-ro se prepeljeni tovor opredeli kot število tovornih enot (tovornjaki, avtomobili itd.) ali kot dolžina tovornih prog v metrih, pomnožena s privzetimi vrednostmi za njihovo težo. Če je tovor, prepeljan z ladjami ro-ro, opredeljen na podlagi priloge B k standardu CEN EN 16258 (2012), ki zajema „metode za izračun in objavo rabe energije in izpustov toplogrednih plinov pri transportnih storitvah (transport blaga in oseb)“, se šteje, da je navedena opredelitev v skladu s to uredbo.

V tej uredbi „ro-ro ladja“ pomeni ladjo, primerno za prevoz tovornih prevoznih enot, ki se natovarjajo in raztovarjajo s pomočjo koles, ali na kateri so prostori za tovrstni tovor;

- (f) za kontejnerske ladje se prepeljeni tovor opredeli kot skupna teža tovora v metričnih tonah, če to ni mogoče, pa kot transportna enota, ki ustreza zabojniku dolžine 20 čevljev, pomnoženo s privzetimi vrednostmi za njihovo težo. Če je tovor, prepeljan s kontejnerskimi ladjami, opredeljen v skladu z veljavnimi smernicami IMO ali instrumenti na podlagi Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (v nadaljnjem besedilu: Konvencija SOLAS), se šteje, da je zadevna opredelitev v skladu s to uredbo.

V tej uredbi „kontejnerska ladja“ pomeni ladjo, primerno izključno za prevoz kontejnerjev v podpalubju in na krovu;

- (g) pri določanju prepeljanega tovora za kategorije ladij, ki niso potniške ladje, ladje ro-ro ali kontejnerske ladje, se omogoči upoštevanje, kadar je to ustrezno, teže in prostornine prepeljanega tovora ter števila prepeljanih potnikov. Te kategorije med drugim vključujejo tankerje, tankerje za prevoz razsutega tovora, navadne tovarne ladje, ladje za prevoz zamrznjenega tovora, ladje za prevoz vozil in kombinirane ladje.

2. Komisija za zagotovitev enotnih pogojev uporabe te določbe iz točke (g) odstavka 1 z izvedbenimi akti sprejme tehnična pravila, ki določajo parametre, ki se uporabljajo za vsako od drugih kategorij ladij iz navedene točke.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo najpozneje do 31. decembra 2016 v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2).

Komisija lahko z izvedbenimi akti po potrebi spremeni parametre iz točke (g) odstavka 1, ki se uporabljajo. Kadar je to ustrezno, navedene parametre spremeni tudi zaradi upoštevanja sprememb te priloge na podlagi člena 5(2). Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 24(2).

3. Družbe se lahko pri zagotavljanju skladnosti s pravili iz odstavkov 1 in 2 odločijo tudi za vključitev posebnih informacij o kategoriji ladje za plovbo v ledu in plovbi skozi led.

B. SPREMLJANJE NA LETNI RAVNI (ČLEN 10)

Družbe za namene spremljanja drugih pomembnih informacij na letni ravni upoštevajo naslednja pravila:

Vrednosti, ki jih je treba spremljati na podlagi člena 10, se določijo z združitvijo zadevnih podatkov po posameznih plovbah.

Povprečna energetska učinkovitost se spremlja na podlagi vsaj štirih kazalnikov: porabe goriva na razdaljo, porabe goriva na opravljeno prevozno dejavnost, emisij CO₂ na razdaljo in emisij CO₂ na opravljeno prevozno dejavnost, ki se izračunajo na naslednji način:

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

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

emisije CO₂ na razdaljo = skupne letne emisije CO₂/skupna prepluta razdalja;

emisije CO₂ na opravljeno prevozno dejavnost = skupne letne emisije CO₂/skupna opravljena prevozna dejavnost.

Družbe se lahko pri zagotavljanju skladnosti s temi pravili odločijo tudi za vključitev posebnih informacij o kategoriji ladje za plovbo v ledu in plovbi skozi led ter drugih informacij, povezanih s porabljenim gorivom in izpuščenim CO₂, in jih razlikujejo na podlagi drugih meril, opredeljenih v načrtu za spremljanje.

PRILOGA III

Elementi, ki se upoštevajo pri delegiranih aktih iz členov 15 in 16

A. POSTOPKI PREVERJANJA

- Pristojnosti preveriteljev,
- dokumenti, ki jih družbe predložijo preveriteljem,
- ocena tveganja, ki jo izvedejo preveritelji,
- ocena skladnosti načrta za spremljanje,
- preverjanje poročila o emisijah,
- raven pomembnosti,
- razumno zagotovilo preveriteljev,
- napačne navedbe in neskladnosti,
- vsebina poročila o preverjanju,
- priporočila za izboljšave,
- komunikacija med družbami, preveritelji in Komisijo.

B. AKREDITACIJA PREVERITELJEV

- Kako se lahko zahteva akreditacija za dejavnosti ladijskega prevoza,
 - kako bodo nacionalni akreditacijski organi ocenjevali preveritelje za namene izdaje certifikata o akreditaciji,
 - kako bodo nacionalni akreditacijski organi izvajali nadzor za potrditev nadaljnje veljavnosti akreditacije,
 - zahteve za nacionalne akreditacijske organe, da bodo usposobljeni za akreditiranje preveriteljev za dejavnosti ladijskega prevoza, vključno s sklicevanjem na harmonizirane standarde.
-