



V Bruselu dne 22.9.2016
C(2016) 5900 final

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../...

ze dne 22.9.2016,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o metody monitorování emisí oxidu uhličitého a pravidla pro monitorování dalších příslušných informací

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI AKTU V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (dále jen „nařízení“) bylo přijato 29. dubna 2015 a vstoupilo v platnost v červenci 2015.

Prvořadým cílem nařízení je podpořit „*nákladově efektivní snižování emisí CO₂*“ (článek 1). Toho se má dosáhnout vytvořením spolehlivého systému, v jehož rámci se budou u lodí o hrubé prostornosti přesahující 5 000 rejstříkových tun, které zaplouvají do přístavů EU, počínaje 1. lednem 2018 monitorovat a vykazovat ověřené údaje o roční spotřebě paliva a emisích CO₂ a další parametry související s energetickou účinností.

Podle čl. 5 odst. 1 nařízení jsou společnosti povinné stanovovat u svých lodí emise CO₂ podle kterékoli z metod monitorování uvedených v příloze I a monitorovat další příslušné informace v souladu s pravidly vymezenými v příloze II.

V první větě čl. 5 odst. 2 nařízení se stanoví, že Komisi je svěřena pravomoc tyto metody uvedené v příloze I a tato pravidla vymezená v příloze II měnit prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci za účelem zohlednění příslušných mezinárodních pravidel a mezinárodních i evropských norem.

Podle druhé větě čl. 5 odst. 2 nařízení je Komisi rovněž svěřena pravomoc upřesňovat prvky metod monitorování s ohledem na technologický a vědecký vývoj.

2. KONZULTACE PŘED PŘIJETÍM PRÁVNÍHO AKTU

V souladu s obvyklým postupem, v jehož rámci jsou ve fázi přípravy aktů v přenesené pravomoci konzultováni odborníci, požádala Komise plénum Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu o zřízení podskupiny pro monitorování.

Tato podskupina byla mimo jiné vytvořena z odborníků ze státních správ členských států, nevládních organizací působících v oblasti životního prostředí, mezinárodních a evropských sdružení lodních dopravců a dalších příslušných subjektů (např. klasifikačních společností a dobrovolných iniciativ, jež se zabývají sledováním a vykazováním emisí skleníkových plynů).

Od července 2015 do května 2016 se uskutečnilo pět schůzí, na nichž podskupina mapovala relevantní mezinárodní normy a evropská a mezinárodní pravidla a také příslušný vědecký a technický vývoj, jež by mohly vést ke změnám příloh I a II nařízení (EU) 2015/757. Návrh svých doporučení zaslala podskupina plénu Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu, které je na svém zasedání dne 28. června 2016 schválilo.

Zápisy, podkladové materiály a prezentace ze schůzí podskupiny pro monitorování jsou k dispozici na internetových stránkách Komise¹.

Dne 29. června se uskutečnilo zvláštní sezení s odborníky z členských států, jehož účelem bylo představit a projednat obsah tohoto aktu v přenesené pravomoci.

Zpětná vazba k předloze tohoto nařízení v přenesené pravomoci byla také shromažďována po dobu čtyř týdnů (od 28. července do 25. srpna 2016) prostřednictvím internetu. Zpětnou vazbu poskytlo šest organizací, z nichž pět zastupovalo odvětví lodní dopravy a bylo také zapojeno do podskupiny pro monitorování v rámci Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu. Většina respondentů zopakovala stanoviska, která již dříve vyjádřila na zasedáních

¹ http://ec.europa.eu/clima/events/articles/0108_en.htm

uvedené podskupiny, nebo poukázala na záležitosti, jež nespadají do oblasti působnosti tohoto aktu v přenesené pravomoci.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA AKTU V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

Toto nařízení v přenesené pravomoci má aktualizovat přílohy I a II nařízení (EU) 2015/757 s ohledem na příslušné mezinárodní normy a pravidla a na vědecký a technický vývoj:

— vymezuje emisní faktory, které se mají používat k určování emisí CO₂, tak jak jsou stanoveny na mezinárodní úrovni v rámci Mezinárodní námořní organizace v usnesení MEPC 245 (66) 2014: *Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships* (Pokyny k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu u nových lodí),

— doplňuje možnost, aby společnosti, jež používají k monitorování spotřeby paliva metody A a C, určovaly skutečnou hustotu na základě hustoty naměřené akreditovanou laboratoří pro testování paliva v souladu s normou ISO 3675:1998,

— vyžaduje, aby se „doba strávená na moři“ a „vzdálenost, kterou loď urazila“ v příloze II části A písm. a) a b) vypočítávala od místa vyvážení k místu vyvážení podle příslušných mezinárodních odborných doporučení,

— stanoví, že k určování hmotnosti nákladu u lodí typu ro-ro v příloze II části A bodě 1 písm. e) nařízení (EU) 2015/757 se může používat i skutečná hmotnost nákladu, jak je stanoveno v pokynech Mezinárodní námořní organizace k dobrovolnému používání provozního ukazatele energetické účinnosti lodí (*Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator*) a v normě EN 16258 (2012).

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../...

ze dne 22.9.2016,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o metody monitorování emisí oxidu uhličitého a pravidla pro monitorování dalších příslušných informací

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES², a zejména na čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EU) 2015/757 stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO₂) a dalších příslušných informací u lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu, nacházejí se v těchto přístavech nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO₂ z námořní dopravy.
- (2) Příloha I nařízení (EU) 2015/757 stanoví metody monitorování emisí CO₂ na základě spotřeby paliva. Příloha II nařízení (EU) 2015/757 stanoví pravidla „monitorování dalších příslušných informací“.
- (3) V části A přílohy I nařízení (EU) 2015/757 se stanoví, že emise CO₂ by se měly vypočítávat vynásobením emisních faktorů a spotřeby paliva, která se určuje metodami monitorování A (dodací listy paliva a pravidelné kontroly palivových nádrží), B (monitorování palivových nádrží na lodi) a C (průtokoměry pro příslušné procesy spalování) stanovenými v části B téže přílohy. V usnesení Mezinárodní námořní organizace³ o pokynech k metodě výpočtu dosaženého indexu energeticky účinného designu u nových lodí je stanoven soubor standardních hodnot emisních faktorů pro standardní paliva používaná na palubách lodí. Tyto standardní hodnoty lze použít pro výpočet emisí CO₂ z námořní dopravy. Umožnění, aby lodě používaly k monitorování a vykazování svých emisí CO₂ v souladu s přílohou I nařízení (EU) 2015/757 tyto standardní hodnoty, zajišťuje racionální regulační přístup i harmonizované provádění.
- (4) Metody monitorování A, B a C řeší převádění množství doplněného paliva nebo množství paliva zbývajících v nádržích z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty paliva. Podle přílohy I části B bodu 2 pátého pododstavce písm. c) mohou společnosti používající metodu monitorování B

² Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

³ MEPC 245 (66) 2014.

určit skutečnou hustotu na základě hustoty naměřené při zkušební analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva, je-li dostupná. Rozšíření této možnosti na společnosti, které používají metody monitorování A a C, by zajistilo harmonizované provádění těchto tří metod monitorování v souladu s normou ISO 3675:1998⁴. Rovněž by tak byly plně zohledněny postupy v dotčeném odvětví a zlepšila by se srovnatelnost spotřeby paliva monitorované s použitím uvedených tří metod.

- (5) Pojetí „od místa vyvázání k místu vyvázání“ by zajistilo větší jednoznačnost a harmonizovaný přístup k přesnému výchozímu a koncovému bodu plaveb. Tím by byly upřesněny parametry používané k monitorování doby strávené na moři a vzdálenosti, kterou loď urazila, jak je uvedeno v příloze II části A bodě 1 písm. a) a b) nařízení (EU) 2015/757, a byly by zohledněny postupy v dotčeném odvětví.
- (6) Pokyny Mezinárodní námořní organizace k dobrovolnému používání provozního ukazatele energetické účinnosti lodí⁵ a norma CEN EN 16258 (2012)⁶ nabízejí lodím typu ro-ro možnost monitorovat a vykazovat přepravovaný náklad na základě skutečné hmotnosti nákladu. Doplněním tohoto dalšího parametru k parametrům stanoveným v příloze II části A bodě 1 písm. e) nařízení (EU) 2015/757 by byly lépe zohledněny postupy v dotčeném odvětví, a monitorování by tudíž bylo snazší.
- (7) V souladu s obvyklým postupem Komise, v jehož rámci jsou ve fázi přípravy aktů v přenesené pravomoci konzultováni odborníci, byla pod záštitou Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu zřízena podskupina pro monitorování složená z odborníků z členských států, dotčeného odvětví a občanské společnosti. Tato podskupina zmapovala řadu mezinárodních a evropských norem a mezinárodních pravidel, jakož i vědecký a technický vývoj a doporučila, aby byly do tohoto nařízení zapracovány. Návrh jejich doporučení, pokud jde o tyto aspekty, byl dne 28. června 2016 schválen plénem Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu.
- (8) Přílohy I a II nařízení (EU) 2015/757 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Přílohy I a II nařízení (EU) 2015/757 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

⁴ ISO 3675:1998 Ropa a kapalné ropné výrobky – Laboratorní stanovení hustoty – Stanovení hustoměrem.

⁵ MEPC.1/Circ.684 IMO *Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator*.

⁶ Metodika pro výpočet a deklaraci spotřeby energie a emisí skleníkových plynů v přepravních službách (přeprava zboží a osob).

V Bruselu dne 22.9.2016.

*Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER*