



Rada
Evropské unie

Brusel 23. října 2023
(OR. en)

14573/23
ADD 1

CLIMA 502
ENV 1168
MAR 132
MI 888
ONU 82
DELECT 163

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. října 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	C(2023) 6728 final - Annex 1 to 2
Předmět:	PŘÍLOHY NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o pravidla monitorování emisí skleníkových plynů a dalších příslušných informací z odvětví námořní dopravy

Delegace naleznou v příloze dokument C(2023) 6728 final - Annex 1 to 2.

Příloha: C(2023) 6728 final - Annex 1 to 2



V Bruselu dne 12.10.2023
C(2023) 6728 final

ANNEXES 1 to 2

PŘÍLOHY

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o pravidla monitorování emisí skleníkových plynů a dalších příslušných informací z odvětví námořní dopravy

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA I

Metody monitorování emisí skleníkových plynů

A. VÝPOČET EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ (ČLÁNEK 9)

1. Vzorce pro výpočet emisí skleníkových plynů

Pro účely výpočtu emisí skleníkových plynů použijí společnosti tento vzorec:

$$\text{GHG}_{\text{MRV}} = \text{CO}_{2\text{MRV}} + \text{CH}_{4\text{MRV}} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4} + \text{N}_2\text{O}_{\text{MRV}} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}}$$

Společnosti vypočítají emise CO₂ přičtením emisí CO₂ veškerých používaných paliv i na základě tohoto vzorce:

$$\text{CO}_{2\text{MRV}} = \sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CO}_2,i}$$

Společnosti vypočítají emise CH₄ přičtením emisí CH₄ ze spalování veškerých používaných paliv i společně s emisemi způsobenými únikem CH₄ na základě tohoto vzorce:

$$\text{CH}_{4\text{MRV}} = \left[\sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CH}_4,i} \right] + \text{CH}_{4\text{S}}$$

Společnosti vypočítají emise N₂O přičtením emisí N₂O veškerých používaných paliv i na základě tohoto vzorce:

$$\text{N}_2\text{O}_{\text{MRV}} = \sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{N}_2\text{O},i}$$

Spotřeba paliva se vypočítá odděleně pro emise z plaveb mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu, z plaveb z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, z plaveb do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu a pro emise v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu. Spotřeba paliva v kotvištích v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu se vypočítá odděleně.

Výraz	Vysvětlení
GHG _{MRV}	Emise skleníkových plynů, které mají být vykazovány podle tohoto nařízení, vyjádřené v tunách ekvivalentu CO ₂ , kde se „ekvivalentem CO ₂ “ rozumí metrická míra používaná k výpočtu emisí CO ₂ , CH ₄ a N ₂ O na základě jejich potenciálu globálního oteplování převedením množství CH ₄ a N ₂ O na ekvivalentní množství oxidu uhličitého se stejným potenciálem globálního oteplování.
CO ₂ _{MRV}	Celkové souhrnné emise CO ₂ .
CH ₄ _{MRV}	Celkové souhrnné emise CH ₄ .
N ₂ O _{MRV}	Celkové souhrnné emise N ₂ O.
GWP _{CH₄}	Potenciál globálního oteplování CH ₄ za období 100 let, jak je uveden v příloze nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1044 ⁽¹⁾ .
GWP _{N₂O}	Potenciál globálního oteplování N ₂ O za období 100 let, jak je uveden v

Výraz	Vysvětlení
	příloze nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1044.
i	Index odpovídající palivům spotřebovaným na lodi ve vykazovaném období.
j	Index odpovídající zdrojům emisí na lodi. Pro účely tohoto nařízení zahrnují zvažované zdroje alespoň hlavní motory, pomocné motory, plynové turbíny, kotle a generátory inertních plynů.
M _i	Spotřeba paliva jako celková hmotnost spotřebovaného specifického paliva i (celkem za všechny zdroje emisí).
M _{i,j}	Spotřeba paliva jako hmotnost specifického paliva i použitého ve zdroji emisí j.
C _j	Emisní faktor „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“ (dále jen „TtW“) uniklého paliva (koeficient úniku paliva) vyjádřený jako procento hmotnosti paliva i použitého zdrojem emisí j [%]. C _j zahrnuje fugitivní a uniklé emise. Fugitivní a uniklé emise jsou emise způsobené množstvím paliva, které se nedostane do spalovací komory zdroje emisí nebo které nespoteřebuje zdroj emisí, protože nedošlo ke spálení nebo došlo k odvětrání či úniku ze systému.
M _{i,NC}	Celková hmotnost paliva i, které nebylo spáleno, ale uvolněno do atmosféry. $M_{i,NC} = \sum_i \sum_j M_{i,j} \times C_j / 100$
CH _{4S}	Množství CH ₄ , které nebylo spáleno, ale uvolněno do atmosféry. Pro účely výpočtu tohoto množství použijí společnosti tento vzorec: $CH_{4S} = M_{i,NC}$
EF _{CO₂,i}	Emisní faktor TtW CO ₂ u paliva i, jak je definován v tabulce v bodě 2 této části.
EF _{CH₄,i}	Emisní faktor TtW CH ₄ u paliva i, jak je definován v tabulce v bodě 2 této části.
EF _{N₂O,i}	Emisní faktor TtW N ₂ O u paliva i, jak je definován v tabulce v bodě 2 této části.
(1) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1044 ze dne 8. května 2020, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999, pokud jde o hodnoty pro potenciál globálního oteplování a pokyny pro inventury a pokud jde o inventurní systém Unie, a zrušuje nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 666/2014 (Úř. věst. L 230, 17.7.2020, s. 1).	

2. Výchozí emisní faktory

V následující tabulce:

- TBM znamená „změří se“;
- N/A znamená „není k dispozici“;
- Pomlčka znamená „nepoužije se“.

Pro účely tohoto nařízení se použijí výchozí hodnoty uvedené v tabulce níže pro emisní faktory paliv a zdrojů emisí používaných na lodi.

Pokud buňka tabulky udává TBM nebo N/A, použije se nejvyšší výchozí hodnota třídy paliva ve stejném sloupci. Pokud u konkrétní třídy paliva uvádějí všechny články ve stejném sloupci buď TBM, nebo N/A, použije se výchozí hodnota nejméně příznivého typu fosilního paliva. Toto pravidlo se nevztahuje na sloupec 6, kde TBM nebo N/A odkazují na nedostupné hodnoty pro zdroj emisí. V případě neexistence výchozí hodnoty pro C_j se použije ověřená hodnota v souladu s čl. 10 odst. 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU).../...*+.

Společnosti se mohou případně odchýlit od výchozích hodnot emisních faktorů uvedených v tabulce níže po uplatnění podmínek a omezení stanovených v čl. 10 odst. 5 a 6 nařízení (EU).../...*+.

U nefosilních paliv, která nejsou uvedena v tabulce níže, určí společnost emisní faktory v souladu s články 32 až 35 prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/2066**.

Pokud se paliva mísí, posuzuje se každé palivo zvlášť.

1	2	3	4	5	6
Třída paliv	Typ paliva	EF _{CO₂} [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	EF _{CH₄} [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	EF _{N₂O} [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _j % hmotnosti paliva i použitého zdrojem emisí
Fosilní	Těžký topný olej (HFO) ISO 8217 třídy RME až RMK	3,114	0,00005	0,00018	–
	Lehký topný olej (LFO) ISO 8217 třídy RMA až RMD	3,151	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6
	Lodní motorová nafta (MDO)				
	Lodní plynový olej (MGO)	3,206	0,00005	0,00018	–
	ISO 8217 třídy DMX až DMB				
	Zkapalněný zemní plyn (LNG)	2,750	0	0,00011	3,1 pro LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)
1,7 pro LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)					
0,2 pro naftu LNG (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)					
2,6 pro plynové zážehové motory se spalováním chudé směsi (LBSI)					
	LPG (butan)	3,03	TBM	TBM	nepoužije se
	LPG (propan)	3,00	TBM	TBM	nepoužije se
	H ₂ (fosilní)	0	0	— pro palivové články	–
TBM pro spalovací motory (ICE)					
	NH ₃ (fosilní)	0	nepoužije se	TBM	nepoužije se
	Methanol (fosilní)	1,375	TBM	TBM	–
Biopaliva	Ethanol	1,913	TBM	TBM	–
	Bionafta	2,834	TBM	TBM	–

1	2	3	4	5	6
	Hydrogenačně upravený rostlinný olej (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	–
	Zkapalněný biomethan jako palivo pro dopravu (Bio-LNG)	2,750	0	0,00011	3,1 pro LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost) 1,7 pro LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost) 0,2 pro naftu LNG (dvoupalivový pohon, nízká rychlost) 2,6 pro plynové zážehové motory se spalováním chudé směsi (LBSI)
	Biomethanol	1,375	TBM	TBM	–
	jiná možnost	3,115	0,00005	0,00018	–
	Bio-H ₂	0	0	0 pro palivové články TBM pro spalovací motory	–
Paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu e-paliva	e-nafta	3,206	0,00005	0,00018	–
	e-methanol	1,375	TBM	TBM	–
	e-LNG	2,750	0	0,00011	3,1 pro LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)
					1,7 pro LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)
					0,2 pro naftu LNG (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)
				2,6 pro plynové zážehové motory se spalováním	

1	2	3	4	5	6
					chudé směsi (LBSI)
	e-H ₂	0	0	0 pro palivové články TBM pro spalovací motory	–
	e-NH ₃	0	nepoužije se	TBM	nepoužije se
	e-LPG	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se
	e-DME	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	–

Sloupec 1 označuje třídu paliv.

Sloupec 2 označuje název příslušných typů paliva pro každou třídu.

Sloupec 3 obsahuje emisní faktor EF pro oxid uhličitý v gCO₂/gfuel.

Sloupec 4 obsahuje emisní faktor EF pro methan v gCH₄/gfuel.

Sloupec 5 obsahuje emisní faktor EF pro oxid dusný v gN₂O/gfuel.

Sloupec 6 identifikuje část paliva ztracenou jako fugitivní a uniklé emise (C_j) měřenou jako % hmotnosti paliva použitého konkrétním zdrojem emisí. U paliv, jako je LNG, u nichž existují fugitivní a uniklé emise, je množství fugitivních a uniklých emisí uvedené v tabulce vyjádřeno v % hmotnosti použitého paliva. Hodnoty C_j v tabulce jsou vypočteny při 50 % plného zatížení motoru.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... ze dne ... (Úř. věst. ...).

+ Úř. věst.: vložte do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu C9-0333/2021(2021/0210(COD)) a do poznámky pod čarou vložte číslo, datum a název tohoto nařízení a odkaz na ně v Úředním věstníku. [GR prosím zkontrolujte, zda se jedná o správný odkaz].

** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2066 ze dne 19. prosince 2018 o monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES a o změně nařízení Komise (EU) č. 601/2012 (Úř. věst. L 334, 31.12.2018, s. 1).

B. METODY STANOVENÍ EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ

Společnost v plánu monitorování uvede, která metoda se má použít k stanovení emisí skleníkových plynů u každé lodě, za niž nese odpovědnost, a zaručí, že jakmile byla metoda zvolena, je důsledně uplatňována.

Lze použít následující metody A, B, C a D založené na metodě výpočtu nebo metody měření.

Podle metody výpočtu (metody A, B a C) se emise vypočítají podle vzorců stanovených v části A. Pro tento účel se skutečná spotřeba paliva pro každou plavbu určí pomocí některé z níže popsaných metod A, B nebo C a použitých pro účely výpočtu. Při výběru některé z metod A, B nebo C se berou v úvahu zdroje nejistoty a související úrovně nejistoty. Společnost pravidelně provádí vhodné kontrolní činnosti, včetně křížových kontrol mezi množstvím načerpaného paliva uvedeného v dodacích listech paliva (BDN) a množstvím načerpaného paliva podle palubního měření, a pokud jsou pozorovány významné odchylky, přijme nápravná opatření.

V rámci metody měření (metoda D) se používají přímá měření emisí skleníkových plynů.

Lze použít jakoukoli kombinaci metod A, B, C a D posouzenou ověřovatelem, pokud se tak zvýší celková přesnost měření.

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

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

Obdobím se rozumí doba mezi dvěma zastávkami v přístavu nebo doba strávená v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva a obsah síry.

Tato metoda se nepoužije, nejsou-li na palubě k dispozici dodací listy paliva, zejména v případě, je-li jako palivo použito náklad, například odpařený zkapalněný zemní plyn (LNG).

Na základě stávajících předpisů podle přílohy VI úmluvy MARPOL jsou dodací listy paliva povinné, mají být uchovávány na palubě po dobu tří let od dodání loďního paliva a mají být snadno dostupné. Pravidelné kontroly palivových nádrží na lodi jsou založeny na odečtech množství paliva v palivových nádržích. K určení obsahu v době odečtu množství paliva v nádrži se využívají tabulky jednotlivých palivových nádrží. Nejistota související s touto metodou se uvede v plánu monitorování. Odečty z palivových nádrží se provádějí pomocí vhodných metod, například automatizovaných systémů, sondování a ponorných měřicích pásem. Metoda sondování nádrží a nejistota spjatá s touto metodou se uvedou v plánu monitorování.

Je-li množství doplněného paliva nebo množství paliva zbývajících v nádržích stanoveno v jednotkách objemu (vyjádřeného v metrech krychlových), převede společnost toto množství z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty. Společnost stanoví skutečnou hustotu použitím buď:

- a) palubních měřicích systémů; nebo
- b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu paliva;
- c) je-li dostupná, hustoty naměřené při zkušební analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva.

Skutečná hustota se vyjadřuje v kg/m^3 a stanoví se pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. Nejsou-li hodnoty skutečné hustoty k dispozici, použije se po posouzení ověřovatelem standardní faktor hustoty pro příslušný typ paliva.

2. Metoda B: Monitorování palivových nádrží na lodi

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

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

Obdobím se rozumí doba mezi dvěma zastávkami v přístavu nebo doba strávená v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva a obsah síry.

Odečty z palivových nádrží se provádějí pomocí vhodných metod, například automatizovaných systémů, sondování a ponorných měřicích pásem. Metoda sondování nádrží a nejistota spjatá s touto metodou se uvedou v plánu monitorování.

Je-li množství doplněného paliva nebo množství paliva zbývajícího v nádržích stanoveno v jednotkách objemu (vyjádřeného v metrech krychlových), převede společnost toto množství z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty. Společnost stanoví skutečnou hustotu použitím buď:

- a) palubních měřicích systémů; nebo
- b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu paliva;
- c) je-li dostupná, hustoty naměřené při zkušební analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva.

Skutečná hustota se vyjadřuje v kg/m^3 a stanoví se pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. Nejsou-li hodnoty skutečné hustoty k dispozici, použije se po posouzení ověřovatelem standardní faktor hustoty pro příslušný typ paliva.

3. Metoda C: Průtokoměry pro příslušné procesy spalování

Tato metoda je založena na měření průtoků paliva přímo na lodi. K určení celkové spotřeby paliva v daném období se zkombinují údaje ze všech průtokoměrů spojených s relevantními zdroji emisí skleníkových plynů.

Obdobím se rozumí doba mezi dvěma zastávkami v přístavu nebo doba strávená v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba sledovat typ paliva a obsah síry.

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

Je-li množství spotřebovaného paliva stanoveno v jednotkách objemu (vyjádřeného v metrech krychlových), převede společnost toto množství z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty. Společnost stanoví skutečnou hustotu použitím buď:

- a) palubních měřicích systémů; nebo
- b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu paliva;
- c) je-li dostupná, hustoty naměřené při zkušební analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva.

Skutečná hustota se vyjadřuje v kg/m^3 a stanoví se pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. Nejsou-li hodnoty skutečné hustoty k dispozici, použije se po posouzení ověřovatelem standardní faktor hustoty pro příslušný typ paliva.

4. Metoda D: Přímé měření emisí skleníkových plynů

Přímé měření emisí skleníkových plynů lze použít u plaveb a pro emise skleníkových plynů, které vzniknou v přístavech spadajících do jurisdikce členských států. Pro lodě, u nichž je vykazování CO₂ založeno na této metodě použité pro všechny zdroje emisí na lodi, se spotřeba paliva vypočte za použití měření emisí CO₂ a použitelného emisního faktoru příslušných paliv a zdrojů emisí.

Tato metoda je založena na stanovení toků emisí skleníkových plynů ve výfukových potrubích (komínech) vynásobením koncentrace skleníkových plynů ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

Použití této metody ke stanovení emisí skleníkových plynů nebrání společnostem v použití jakékoli jiné metody popsané v této části na jakýkoli jiný skleníkový plyn.

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

C. SPRÁVA A KONTROLA ÚDAJŮ

1. Kontrolní systém

1.1 Společnost provede posouzení rizik s cílem určit zdroje rizika chyb v toku dat z primárních údajů do konečných údajů ve výkazu emisí a vytvoří, zdokumentuje, provádí a udržuje účinný kontrolní systém, aby bylo zajištěno, že zprávy vyplývající z činností týkajících se toku dat neobsahují nesprávné údaje a jsou v souladu s plánem monitorování a s tímto nařízením.

Společnost na požádání zpřístupní posouzení rizik uvedené v prvním pododstavci příslušnému správnímu orgánu. Společnost je také zpřístupní pro účely ověřování.

1.2 Pro účely bodu 1.1 prvního pododstavce společnost vytvoří, zdokumentuje, provádí a udržuje písemné postupy, odděleně od plánu monitorování, pro činnosti týkající se toku dat, jakož i pro kontrolní činnosti a zahrne do plánu monitorování odkazy na tyto postupy a jejich popis. Společnost na požádání zpřístupní veškeré písemné dokumenty o postupech příslušnému správnímu orgánu. Společnost zpřístupní tuto dokumentaci také pro účely ověřování.

1.3 Kontrolní činnosti podle bodu 1.2 v příslušných případech zahrnují:

- a) zajištění kvality příslušných měřicích zařízení;
- b) zabezpečení kvality systémů informačních technologií zaručující, že příslušné systémy jsou navrženy, zdokumentovány, testovány, prováděny, kontrolovány a udržovány způsobem, který umožňuje spolehlivé, přesné a včasné zpracování dat na základě rizik zjištěných v souladu s bodem 1.1;
- c) oddělení povinností při činnostech týkajících se toku dat a kontrolních činnostech a řízení nezbytných pravomocí;
- d) vnitřní přezkumy a ověřování údajů;
- e) opravy a nápravná opatření;
- f) řízení externě zajišťovaných procesů;
- g) vedení záznamů a dokumentace včetně správy verzí dokumentů.

1.4 Pro účely bodu 1.3 písm. a) zajistí společnost kalibraci všech příslušných měřicích zařízení, jejich nastavení a kontrolu v pravidelných intervalech i před použitím, včetně kontroly podle příslušných norem pro měření porovnatelných s mezinárodními normami pro měření, pokud jsou k dispozici, přiměřených zjištěným rizikům.

Pokud součásti měřicích systémů nelze kalibrovat, uvede je společnost v plánu monitorování a navrhne alternativní kontrolní činnosti.

Zjistí-li se, že vybavení nespĺňuje požadavky na výkonnost, přijme společnost neprodleně nezbytná nápravná opatření.

1.5 Pro účely bodu 1.3 písm. d) společnost přezkoumá a ověří údaje vyplývající z činností týkajících se toku dat uvedených v bodě 1.2.

Tento přezkum a validace údajů zahrnuje:

- a) kontrolu úplnosti údajů;
- b) porovnání údajů, které společnost získala, monitorovala a vykázala za několik let;
- c) porovnání údajů a hodnot vyplývajících z různých monitorovacích metod, pokud se používá více než jedna metoda monitorování.

1.6 Pro účely bodu 1.3 písm. e) společnost zajistí, aby se neprodleně přijala nápravná opatření a byly opraveny dotčené údaje, pokud se zjistí, že činnosti týkající se toku dat nebo kontrolní činnosti efektivně nefungují nebo nedodržují pravidla stanovená v dokumentaci ohledně postupů pro tyto činnosti.

1.7 Pro účely bodu 1.3 písm. f), pokud společnost zajišťuje externě jednu nebo více činností týkajících se toku dat nebo kontrolních činností uvedených v bodě 1.1, provede všechny tyto kroky:

- a) kontrolu kvality externě zajištěných činností týkajících se toku dat a kontrolních činností v souladu s tímto nařízením;
- b) stanovení příslušných požadavků na výstupy externě zajištěných procesů a metody používané v těchto procesech;
- c) kontrolu kvality výstupů a metod uvedených v písmenu b);
- d) zajištění, aby byly externě zajištěné činnosti prováděny tak, aby odpovídaly inherentním a kontrolním rizikům zjištěným při posouzení rizika uvedeného v bodě 1.1.

1.8 Společnost monitoruje účinnost kontrolního systému, zejména prostřednictvím vnitřních přezkoumání a na základě zohlednění zjištění ověřovatele během ověřování zpráv o emisích a zpráv uvedených v čl. 11 odst. 2.

Pokud společnost zjistí, že kontrolní systém není efektivní nebo neodpovídá zjištěným rizikům, zajistí zlepšení kontrolního systému a podle potřeby aktualizuje plán pro monitorování nebo základní písemné postupy pro činnosti týkající se toku dat, posouzení rizik a kontrolních činností.

2. Chybějící údaje

2.1 Pokud chybějící údaje relevantní pro stanovení emisí skleníkových plynů lodě pro jednu nebo více plaveb, použije společnost náhradní údaje vypočítané v souladu s alternativními metodami uvedenými v plánu monitorování, který posoudil ověřovatel a případně schválil odpovědný správní orgán.

Pokud chybějící údaje relevantní pro stanovení emisí skleníkových plynů lodi pro jednu nebo více plaveb, pro které plán monitorování neuvádí alternativní metody monitorování nebo alternativní zdroje údajů pro potvrzení údajů nebo pro odstranění chybějících údajů, použije společnost vhodnou metodu odhadu ke stanovení konzervativních náhradních údajů za příslušné časové období a chybějící parametr.

2.2 Není-li z technických důvodů dočasně proveditelné použít plán monitorování uspokojivě posouzený ověřovatelem a případně schválený odpovědným správním orgánem, použije společnost pro účely provádění podpůrných kontrol metodu založenou na alternativních zdrojích údajů uvedených v plánu monitorování, nebo není-li taková alternativa obsažena v plánu monitorování, alternativní metodu, která poskytuje náhradní údaje nebo konzervativní odhad, dokud nebudou obnoveny podmínky pro použití schváleného plánu monitorování.

Společnost přijme veškerá nezbytná opatření, aby dosáhla toho, že plán monitorování bude moci být rychle použit.

2.3 Je-li použita metoda odhadu v souladu s bodem 2.1 nebo dojde-li k dočasné odchylce od plánu monitorování v souladu s bodem 2.2, společnost bez zbytečného odkladu vypracuje písemný postup, aby se v budoucnu zabránilo tomuto typu chybějících údajů, a upraví plán monitorování v souladu s článkem 7.“

PŘÍLOHA II

1) Příloha II se mění takto:

a) část A se mění takto:

- i) v bodě 2 v první větě se slova „odst. 1 písm. g)“ nahrazují slovy „bodu 1 písm. g)“;
- ii) v bodě 2 druhém pododstavci se slova „v odst. 1 písm. g)“ nahrazují slovy „v bodě 1 písm. g)“;
- iii) v bodě 3 se slova „v odstavcích 1 a 2“ nahrazují slovy „v bodech 1 a 2“;

b) část B se nahrazuje tímto:

„B. ROČNÍ MONITOROVÁNÍ (ČLÁNEK 10)

Při ročním monitorování dalších příslušných informací společnosti dodržují tato pravidla:

Hodnoty, které mají být monitorovány podle článku 10, se určují úhrnem příslušných údajů o jednotlivých plavbách.

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí alespoň čtyř ukazatelů: spotřeby paliva ve vztahu ke vzdálenosti, kterou loď urazila, spotřeby paliva ve vztahu k přepravnímu výkonu, emisí skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti, kterou loď urazila, a emisí skleníkových plynů ve vztahu k přepravnímu výkonu, a vypočte se takto:

spotřeba paliva za jednotku vzdálenosti = celková roční spotřeba paliva/celková vzdálenost, kterou loď urazila

spotřeba paliva za jednotku přepravního výkonu = celková roční spotřeba paliva/celkový přepravní výkon

emise skleníkových plynů za jednotku vzdálenosti = celkové roční emise skleníkových plynů/celková vzdálenost, kterou loď urazila

emise skleníkových plynů za jednotku přepravního výkonu = celkové roční emise skleníkových plynů/celkový přepravní výkon.

Kromě toho mohou lodě případně sledovat průměrnou energetickou účinnost pomocí těchto dvou ukazatelů energetické účinnosti: spotřeby paliva po dobu strávenou na moři a emisí skleníkových plynů po dobu strávenou na moři, která se vypočte takto:

spotřeba paliva po dobu strávenou na moři = celková roční spotřeba paliva/celková doba strávená na moři

emise skleníkových plynů po dobu strávenou na moři = celkové roční emise skleníkových plynů/celková doba strávená na moři

Při dodržování těchto pravidel mohou společnosti rovněž zvolit uvedení specifických informací týkajících se ledové třídy lodě a plavby zaledněným mořem, jakož i dalších informací týkajících se spotřebovaného paliva a emisí skleníkových plynů, s rozlišením na základě dalších kritérií uvedených v plánu monitorování.“;

c) doplňuje se nová část C, která zní:

„C. MONITOROVÁNÍ CELKOVÝCH SOUHRNNÝCH EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ, NA NĚŽ SE VZTAHUJE SMĚRNICE 2003/87/ES, V SOUVISLOSTI S ČINNOSTMI NÁMOŘNÍ DOPRAVY A INFORMACÍ ODŮVODŇUJÍCÍCH ODCHYLKY OD ČL. 12 ODS. 3 UVEDENÉ SMĚRNICE (ČL. 10 PÍSM. K))

1. Pravidla pro každoroční monitorování celkových souhrnných emisí skleníkových plynů lodí, na něž se vztahuje směrnice 2003/87/ES, v souvislosti s činnostmi námořní dopravy uvedenými v příloze I uvedené směrnice, které mají být vykazovány podle uvedené směrnice

Společnosti určí příslušná množství každého skleníkového plynu zvlášť a součet těchto množství vyjádřených v ekvivalentech CO₂.

Společnosti zohlední množství každého typu paliva spotřebovaného při činnostech námořní dopravy spadajících do oblasti působnosti směrnice 2003/87/ES s ohledem na období, během něhož byly za loď odpovědné, pokud jde o povinnosti stanovené v uvedené směrnici.

Společnosti případně provedou výpočty uvedené v bodech 1.1 až 1.7 v níže uvedeném pořadí.

1.1 Obecná zásada

Pro účely monitorování celkových souhrnných emisí skleníkových plynů lodí, které mají být vykazovány podle směrnice 2003/87/ES, použijí společnosti vzorce stanovené v části A přílohy I tohoto nařízení s přihlédnutím k druhům emisí skleníkových plynů, na něž se vztahuje směrnice 2003/87/ES.

1.2 Odchylnka od obecné zásady a použití emisních faktorů podle článku 14 směrnice 2003/87/ES

Odchylně od bodu 1.1 společnosti neuplatňují pravidla stanovená v části A přílohy I tohoto nařízení, pokud jde o stanovení emisních faktorů CO₂, pokud společnost používá palivo, které splňuje kritéria udržitelnosti a kritéria úspor emisí skleníkových plynů pro využívání biomasy stanovená směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001*, s případnými nezbytnými úpravami pro použití, jak je stanoveno v prováděcím nařízení (EU) 2018/2066. V takových případech se musí emisní faktor CO₂ podílu biomasy v palivu rovnat nule.

Odchylně od bodu 1.1 společnosti neuplatňují pravidla stanovená v části A přílohy I tohoto nařízení, pokud jde o stanovení emisních faktorů CO₂, pokud společnost používá paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (RFNBO) a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku (RCF). V takových případech se emisní faktor CO₂ určí v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2018/2066.

1.3 Odchylnka od obecné zásady v případě plavby mezi přístavem spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem mimo jurisdikci členského státu

V souladu se zeměpisnou oblastí působnosti uvedenou v článku 3ga směrnice 2003/87/ES se množství vypočítaná v souladu s body 1.1 a 1.2 této části vynásobí koeficientem 50 %, pokud jsou emise skleníkových plynů uvolněny lodí při plavbě z přístavu určení spadajícího do jurisdikce členského státu do přístavu určení mimo jurisdikci členského státu nebo plavbou z přístavu určení mimo jurisdikci členského státu a příplutí do přístavu určení spadajícího do jurisdikce členského státu.

1.4 Odchylnka od obecné zásady v případě emisí CO₂ podle čl. 12 odst. 3a a 3b směrnice 2003/87/ES

Odchylně od bodu 1.1, pokud emise CO₂ spadají do oblasti působnosti čl. 12 odst. 3a nebo 3b směrnice 2003/87/ES, se množství těchto emisí vypočítaná v souladu s body 1.1, 1.2 a 1.3 této části vynásobí nulou.

1.5 Odchylnka od obecné zásady v případě emisí skleníkových plynů z plavby nebo činností uvedených v čl. 12 odst. 3-d, 3-c nebo 3-b směrnice 2003/87/ES

Odchylně od bodu 1.1, pokud emise skleníkových plynů spadají do oblasti působnosti čl. 12 odst. 3-d, 3-c nebo 3-b směrnice 2003/87/ES, se množství vypočítaná v souladu s body 1.1 až 1.4 této části vynásobí nulou.

1.6 Výpočet celkových souhrnných emisí skleníkových plynů lodí, které mají být vykázány podle směrnice 2003/87/ES v případě, že společnost chce využít odchylky stanovené v čl. 12 odst. 3-e uvedené směrnice

Společnosti, které chtějí využít výjimky pro lodě ledové třídy stanovené v čl. 12 odst. 3-e směrnice 2003/87/ES, odečtou 5 % z částek vypočtených v souladu s body 1.1 až 1.5 této části.

1.7 Výpočet celkových souhrnných emisí skleníkových plynů lodí, které mají být vykázány podle směrnice 2003/87/ES, s přihlédnutím k článku 3gb uvedené směrnice

Pokud jde o emise za vykazované roky 2024 a 2025, společnosti případně použijí zaváděcí procentní podíly stanovené v článku 3gb směrnice 2003/87/ES na množství vypočítaná v souladu s body 1.1 až 1.6 této části. Společnosti agregují množství každého plynu pro výpočet celkových souhrnných emisí skleníkových plynů lodí, které mají být vykázány podle směrnice 2003/87/ES.

2. Monitorování nezbytných informací odůvodňujících použití příslušné odchylky od čl. 12 odst. 3 směrnice 2003/87/ES

2.1. Pokud emise skleníkových plynů spadají do oblasti působnosti čl. 12 odst. 3-d, 3-c nebo 3-b směrnice 2003/87/ES, společnosti sledují po dobu, po kterou byla loď v jejich odpovědnosti, pro každý druh odchylky stanovené v uvedených ustanoveních tyto informace:

- a) přístav vyplutí a přístav příplutí včetně data a hodiny vyplutí a příplutí;
- b) množství a emisní faktor pro každý typ spotřebovaného paliva s přihlédnutím k ustanovením bodu 1.2;
- c) emise skleníkových plynů vypočtené podle bodů 1.1, 1.2 a 1.3;
- d) ujetou vzdálenost;
- e) dobu strávenou na moři.

2.2 Pokud všechny emise skleníkových plynů uvolněné lodí během vykazovaného období spadají do oblasti působnosti čl. 12 odst. 3-d, 3-c nebo 3-b směrnice 2003/87/ES a pokud loď v souladu se svým harmonogramem během vykazovaného období uskuteční více než 300 plaveb, není společnost povinná sledovat informace uvedené v bodě 2.1 této části podle jednotlivých plaveb v daném vykazovaném období.

2.3. Pokud emise skleníkových plynů spadají do oblasti působnosti čl. 12 odst. 3-e směrnice 2003/87/ES, poskytnou společnosti informace týkající se lodi ledové třídy.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).“