



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Gregorčičeva 20–25, SI-1001 Ljubljana

T: +386 1 478 1000

F: +386 1 478 1607

E: gp.gs@gov.si

http://www.vlada.si/

DRŽAVNI ZBOR

Številka: 54952-23/2013/5

Datum: 5. 12. 2013

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	10 -12- 2013	
Šifra:	008-23113-2611	
Povezava:		
EPA:	1641-VI	EU: 4529
Sign. zn.:		
Kratika:		

V prilogi vam na podlagi prvega odstavka 4. člena Zakona o sodelovanju med državnim zborom in vlado v zadevah Evropske unije (Uradni list RS, št. 34/04, 43/10 in 107/10) pošiljam:

- Predlog stališča Republike Slovenije do Predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013,

ki ga je Vlada Republike Slovenije določila na 36. redni seji dne 5. 12. 2013 in je skupaj s pripadajočimi dokumenti objavljen na EU portalu v zadevi številka: 545206-40/2013.

Vlada Republike Slovenije je na podlagi 45. člena Poslovnika Vlade Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 43/01 (23/02 – popr.), 54/03, 103/03, 114/04, 26/06, 21/07, 32/10, 73/10, 95/11 in 64/12) in na podlagi 235. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13) določila, da bodo kot njeni predstavniki na sejah Državnega zbora in njegovih delovnih teles sodelovali:

- mag. Dejan Židan, minister za kmetijstvo in okolje,
- mag. Andreja Jerina, državna sekretarka, Ministrstvo za kmetijstvo in okolje,
- mag. Tanja Strniša, državna sekretarka, Ministrstvo za kmetijstvo in okolje.

PRILOGE: 3

Tanja ŠARABON
GENERALNA SEKRETARKA



Številka: 54952-23/2013/4

Datum: 5. 12. 2013

Predlog stališča Republike Slovenije do Predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

I.

1. Zadeva EU:

Naslov dokumenta v slovenskem jeziku: *Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013*

Naslov dokumenta v delovnem jeziku EU: *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport and amending Regulation (EU) No 525/2013*

Datum dokumenta: 02.07.2013

Številka dokumenta: 11851/13

Medinstitucionalna oznaka: 2013/0224(COD)

Pri izdelavi predloga stališča so upoštevane še različice in priloge dokumenta EU:

2. Vrsta odločitve RS: *Stališče Republike Slovenije*

3. Postopek sprejemanja zadeve EU v institucijah EU:

Postopek: *Redni zakonodajni postopek*

Faza sprejemanja: *1. branje*

4. Pristojni organ EU:

Svet EU v sestavi: *ENVI - Svet EU za okolje*

Delovno telo Sveta EU: *J.01 - Delovna skupina za okolje*

5. Organ, pristojen za dokončen sprejem stališča RS:

Državni zbor

6. Pravna podlaga za obravnavo v Državnem zboru:

Vlada Republike Slovenije pošlje predlog stališča Republike Slovenije v odločanje Državnemu zboru Republike Slovenije v skladu s prvim odstavkom 4. člena Zakona o sodelovanju med državnim zborom in vlado v zadevah Evropske unije.

Pri delu v Državnem zboru bodo sodelovali: - mag. Dejan Židan, minister, Ministrstvo za kmetijstvo in okolje - mag. Andreja Jerina, državna sekretarka, Ministrstvo za kmetijstvo in okolje - mag. Tanja Strniša, državna sekretarka, Ministrstvo za kmetijstvo in okolje

7. Roki:

Predviden čas pričetka obravnave zadeve EU v institucijah EU: *Oktober 2013*

Predviden čas sprejema zadeve EU v institucijah EU: *okvirno v 2014*

Rok za odziv organa: *18.10.2013*

Rok za obravnavo na seji Vlade in njenih odborih: *5.12.2013*

Rok za obravnavo predloga stališča RS v DZ: *20.12.2013*

Predlog z obrazložitvijo za skrajšanje oziroma podaljšanje rokov:

8. Organ, odgovoren za pripravo predloga stališča RS:

Organ: *Ministrstvo za kmetijstvo in okolje*

Kontaktne osebe organa: *Zorana Komar, MKO*

9. Delovna skupina Vlade, organizirana za posamezno področje zadev EU: *DS29 - Okolje*

vodilni organ: *MKO - Ministrstvo za kmetijstvo in okolje*

vodja delovne skupine: *Branko Ravnik*

Delovna skupina je predlog stališča RS obravnavala: *Ne*

10. Predlog stališča RS je usklajen z organi:

Organ: *Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ministrstvo za zunanje zadeve*

Kontaktna oseba organa:

11. O predlogu stališča RS je bilo opravljeno posvetovanje z:

12. Zahteva za obravnavo: *na seji Vlade, na seji Odbora za gospodarstvo*

II. PREDLOG

STALIŠČE RS

Na podlagi 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo in 109/08, 38/10–ZUKN, 8/12, 21/13 in 47/13 – ZDU-1G) je Vlada Republike Slovenije sprejela naslednji sklep

A)

Republika Slovenija je sprejela (določila predlog)

Stališče Republike Slovenije

Vlada Republike Slovenije je sprejela na podlagi 49.h člena Poslovnika Vlade Republike Slovenije predlog stališča Republike Slovenije k zadevi Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 - 11851/13, ki se glasi:

Republika Slovenija pozdravlja sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje kot prvi korak v bodočem procesu vključitve emisij pomorskega prometa v zavezo EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Slovenija ocenjuje, da mora ureditev spremljanja emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje v okviru EU spremljati poglobljeno prizadevanje za globalni dogovor v okviru Mednarodne pomorske organizacije.

Po mnenju Slovenije je pomembno, da bo sistem spremljanja emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje uporabljal mednarodno zahtevane dokumente in obstoječe strukture (načelo države zastave), da ga bo možno pretvoriti v bodoči globalni sistem.

Nadalje Slovenija meni, da je pomembno, da se ohrani ustrezni prag (5.000 bruto ton) za izpolnitev obveznosti.

Pridržek: NE

Obrazložitev razlogov za pridržek:

B) (Za zakonodajne akte in odločitve politične narave)

POGLAVITNE REŠITVE IN CILJI PREDLOGA ZADEVE EU:

Obrazložitev

Slovenija pozdravlja sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje (v nadaljevanju SPP) kot prvi korak v bodočem procesu vključitve emisij pomorskega prometa v zavezo EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Mednarodni pomorski promet namreč na ravni EU ostaja edina vrsta prevoza, ki ni vključena v zavezo EU za zmanjšanje emisij.

Ocenjujemo tudi, da mora ureditev spremljanja emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje v okviru EU spremljati poglobljeno prizadevanje za globalni dogovor v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO), saj je slednje najučinkovitejši korak k temu, da pomorski sektor prispeva svoj delež zmanjševanja emisij, ob tem da bi globalni dogovor tudi zagotavljal konkurenčnost EU pomorstva. Predlog sam ima pomembno podlago v Beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011 in bo tudi posredno prispeval k izboljšanju energetske učinkovitosti v sektorju.

Predlog iz obveznosti po uredbi izključuje ladje manjše od 5.000 bruto ton, večje ladje pa pod slovensko zastavo ne plujejo, zato izhajajo obveznosti Slovenije po uredbi predvsem iz zahtev po inšpekcijskem nadzoru tujih ladij, ki vplujejo v slovensko pristanišče (19. člen). Pomembno je, da bo sistem SPP uporabljal mednarodno zahtevane dokumente in obstoječe strukture (načelo države zastave), da ga bo možno pretvoriti v bodoči globalni sistem.

Pomembno je tudi, da se ohrani ustrezeni prag (v predlogu 5.000 bruto ton) za izpolnitev obveznosti, saj se tako zmanjšuje upravno breme za lastnike in upravljavce manjših ladij, ne da bi bil s tem bistveno ogrožen okoljski namen.

Opis predloga akta

Predlog sam ima pomembno podlago v beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011, v katerem je navedeno, da je treba v EU emisije ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa do leta 2050 zmanjšati za 40% v primerjavi z ravnmi iz leta 2005. Poleg tega morajo razvite države do leta 2050 svoje emisije zmanjšati za 80 do 95 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. S tem predlogom bo tudi pomorski promet prispeval svoj delež pri zmanjševanju emisij. Najboljša možnost za zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida iz ladijskega prometa na ravni Unije ostaja vzpostavitev sistema za spremljanje emisij CO₂, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) na podlagi porabe goriva ladij.

Glavni cilj predlagane uredbe je vzpostaviti evropski sistem SPP za emisije CO₂ z ladij, v skladu s katerim bodo morali lastniki velikih ladij, ki uporabljajo pristanišča EU, spremljati in poročati o letnih emisijah ogljikovega dioksida. Predlog predstavlja prvi korak postopnega pristopa k zmanjšanju ladijskih emisij, ki bi mu pozneje sledilo določanje cen za te emisije. Vzpostavlja vseevropski pravni okvir za zbiranje in objavo preverjenih podatkov o letnih emisijah ladij, ki uporabljajo pristanišča EU. Zajema naslednje poti ladij, ne glede na njihovo zastavo: plovbe znotraj EU; plovbe od zadnjega pristanišča zunaj EU do prvega pristanišča postanka v EU (vstopne plovbe) ter plovbe od pristanišča v EU do naslednjega pristanišča postanka zunaj EU (izstopne plovbe) ter v samih pristaniščih pod jurisdikcijo države članice. Zanesljivi sistem SPP za ladje temelji na izračunu emisij na podlagi goriva, porabljenega na plovbah od pristanišč Unije in do njih, saj podatki o prodaji goriva ne morejo zagotoviti dovolj natančnih ocen porabe goriva. Nadalje predlagani sistem SPP zajema tudi druge, za podnebje pomembne informacije, ki omogočajo določitev energetske učinkovitosti ladij ali nadaljnjo analizo vzrokov za nastajanje emisij.

Predlog zajema zgolj poročanje v zvezi z velikimi ladjami z bruto tonažo več kot 5 000 bruto ton (BT). S tem je zmanjšano upravno breme za lastnike in upravljavce ladij malih in srednje velikih podjetij ter obveznost poročanja osredotočena zgolj na velike onesnaževalce, ki predstavljajo približno 90% emisij iz ladijskega prometa. Zaradi dodatnega zmanjšanja upravnega bremena za lastnike in upravljavce ladij bi morala biti pravila spremljanja osredotočena na ogljikov dioksid kot najpomembnejši toplogredni plin, ki ga proizvaja pomorski promet. V pravilih za poročanje bi bilo treba upoštevati že obstoječe zahteve in podatke, ki so že na voljo na ladjah.

Glede na oceno učinka, ki ga je pripravila Evropska komisija, naj bi se z uvedbo predlaganega sistema emisije pri poteh, za katere se bo sistem uporabljal, zmanjšale za 2%. Obveznosti SSP bi po predlogu stopile v veljavo s 1.1.2018.

OCENA VPLIVOV IN POSLEDIC PREDLOGA ZADEVE EU:

Vpliv na pravni red

Sprememba obstoječih aktov

Sprememba Pomorskega zakonika (PZ) z določbami, ki se nanašajo na obveznosti iz člena 19 (2) ter sankcijami iz 20. člena predlagane uredbe.

Priprava novih aktov

/

Posledice za proračun

Ni neposrednih posledic.

Vpliv na gospodarstvo

Uredba nalaga obveznosti lastnikom ladij večjih od 5.000 bruto ton v obliki hranjenja dokumentov in poročanja, ki so sorazmerne z okoljskimi koristmi.

Vpliv na javno upravo

Predlog uvaja dodatne obveznosti iz nadzora najav prihodov ladij in inšpekcijskega nadzora ter izpolnjevanje obveznosti iz člena 19. s strani države članice.

Vpliv na okolje

Pozitiven, zlasti kot prvi korak k vključitvi emisij pomorskega prometa v zavezo EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov

Drugo

/

C)

Predstavniki RS, ki bodo zastopali stališče RS v institucijah EU:

Zoran Kus, Metka Ipavic (SPBR)



**SVET
EVROPSKE UNIJE**

**Bruselj, 2. julij 2013
(OR. en)**

**11851/13
ADD 1**

**Medinstitucionalna zadeva:
2013/0224 (COD)**

**ENV 658
MAR 86
MI 602
ONU 71
CODEC 1661**

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	1. julij 2013
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Uwe CORSEPIUS
Št. dok. Kom.:	SWD(2013) 236 final
Zadeva:	Delovni dokument služb Komisije Povzetek ocene učinka Spremni dokument k predlogu za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2013) 236 final.

Priloga: SWD(2013) 236 final



Bruselj, 28.6.2013
SWD(2013) 236 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument k

predlogu za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

{COM(2013) 480 final}

{SWD(2013) 237 final}

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremeni dokument k

predlogu za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

1. OPREDELITEV TEŽAVE

EU je močno zavezana k izpolnitvi podnebne cilja omejitve povišanja globalne povprečne temperature na manj kot 2 °C v primerjavi s predindustrijskimi ravnmi. Zato je eden od glavnih ciljev strategije Evropa 2020 za pametno, trajnostno in vključujočo rast¹ zmanjšati emisije toplogrednih plinov za vsaj 20 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, v ugodnih pogojih pa za 30 %.² V skladu s to podnebno in energetske zakonodajo EU³ morajo k temu zmanjševanju emisij prispevati vsi gospodarski sektorji, vključno z mednarodnim pomorskim prometom. To je edini sektor in vrsta prevoza, ki na ravni EU do zdaj še ni bila zajeta s ciljem zmanjšanja emisij.

Kljub izboljšanju energetske učinkovitosti ladij, vključno z izboljšanjem energetske učinkovitosti, uvedenim z izvajanjem projektnega indeksa energetske učinkovitosti (EEDI),⁴ naj bi se absolutne emisije toplogrednih plinov iz pomorskega prometa v EU še povečale. Emisije CO₂, povezane z dejavnostmi evropskega pomorskega prometa (ki vključujejo plovbe znotraj EU, vstopne plovbe v EU in izstopne plovbe iz EU), naj bi leta 2020 dosegle 210 milijonov ton CO₂ (+8 % v primerjavi z letom 2005), leta 2030 223 milijonov ton CO₂ (+15 % v primerjavi z letom 2005), leta 2050 pa 271 milijonov ton CO₂ (+39 % v primerjavi z letom 2005).⁵

Emisije toplogrednih plinov iz pomorskega prometa so neposredno povezane s porabo goriva, gorivo pa lahko pomeni kar od 33 do 63 % operativnih stroškov ladje.⁶ Zato bi morale nenehno naraščanje cen goriva v zadnjih letih privedi do uporabe tehnoloških sredstev za povečanje energetske učinkovitosti ladij in nazadnje do zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v primerjavi z nespremenjenim stanjem.

Vendar so bili z nedavno raziskavo⁷ opredeljeni ukrepi za zmanjšanje CO₂ v sektorju pomorskega prometa, ki se ne izvajajo. Skupni stroški številnih od teh ukrepov so negativni – to pomeni, da so prihranki pri gorivu večji od zahtevanih naložbenih stroškov. Delno se ti ukrepi ne izvajajo zaradi tržnih ovir. Ključne ugotovljene ovire so (i) pomanjkanje informacij,

¹ COM(2011) 21, glej: <http://ec.europa.eu/resource-efficient-europe>.

² COM(2010) 2020, 3.3.2010.

³ Uvodna izjava 2 Odločbe o skupnem prizadevanju št. 406/2009/ES in uvodna izjava 3 Direktive o EU ETS 2009/29/ES.

⁴ EEDI, ki ga je julija 2011 sprejela organizacija IMO, določa tehnične standarde za izboljšanje energetske učinkovitosti nekaterih kategorij novih ladij.

⁵ Ricardo-AEA Technology in drugi, 2013.

⁶ Ricardo-AEA Technology in drugi, 2013.

⁷ Mednarodna pomorska organizacija (IMO) 2009, CE Delft 2009, Det Norske Veritas (DNV) 2010.

(ii) razhajanje interesov in (iii) dostop do finančnih sredstev. Zato s ceno goriva, ki je načeloma ključni dejavnik za spodbujanje zmanjšanja emisij, ni mogoče izkoristiti vseh možnosti za zmanjšanje emisij v sektorju ladijskega prometa. Vendar pa vsaka politika, ki sproži zmanjšanje emisij CO₂, sproži pomembne prihranke goriva.

Tudi če bodo tržne ovire odpravljene, naj bi se emisije CO₂ iz pomorskega prometa, povezanega z EU, še povečale. Glavni vzrok za povečanje emisij CO₂ je namreč rast svetovne trgovine.

2. CILJI

Mednarodni pomorski promet naj bi prispeval k doseganju cilja, določenega v strategiji EU 2020 in njenih vodilnih pobudah. Natančneje, doseči bi moral poseben cilj iz bele knjige Komisije o prometu, v skladu s katerim je treba emisije CO₂, ki nastanejo pri izgorevanju ladijskih goriv, v EU do leta 2050 zmanjšati za 40 % (če je mogoče, za 50 %) v primerjavi z ravnmi iz leta 2005.

Poleg tega je Evropski svet⁸ v okviru ciljev EU 2020 navedel, da bodo ukrepi proti podnebnim spremembam zagotovili priložnosti za rast in zaposlovanje na podlagi pridobivanja strokovnega znanja o ekološko učinkovitih tehnologijah. Cilji politike torej spodbujajo tehnološki razvoj in podpirajo nenehne inovacije v panogah, povezanih s pomorstvom EU.

Nadalje je zaradi globalne narave pomorskega sektorja vedno zaželena mednarodna ureditev. Zato je še en pomemben poseben cilj EU, da razvije regionalne politike, ki lahko podpirajo postopek v Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) in/ali pomagajo uresničevati ukrepe za zmanjšanje emisij iz pomorskega prometa v Uniji in svetu.

3. ANALIZA SUBSIDIARNOSTI

Z ukrepi na ravni EU bi bilo mogoče bistveno zmanjšati emisije CO₂ iz svetovnega pomorskega prometa. Emisije CO₂, povezane s plovbami iz pristanišč EU in vanje, so leta 2010 znašale 180 milijonov ton CO₂, tj. približno 1/5 svetovnih emisij iz pomorskega prometa.⁹ To zajema plovbe znotraj EU, plovbe od pristanišča EU do prvega pristanišča postanka zunaj EU in plovbe od zadnjega pristanišča postanka zunaj EU do prvega pristanišča v EU.

Ukrepanje na ravni EU bo učinkovitejše kot ukrepanje na ravni držav članic zaradi močne evropske razsežnosti ladijskega prometa, saj je 90 % postankov v pristaniščih držav članic EU postankov ladij, ki priplujejo iz pristanišča v drugi državi članici EU ali so namenjene vanj. Nadalje lahko ukrepanje na ravni EU prepreči izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, saj bodo tako za ladje, ki pristajajo v pristaniščih EU, veljale enake okoljske omejitve.

S takim ukrepanjem bo zagotovljeno, da bodo informacije o emisijah toplogrednih plinov usklajene na ravni EU, kar bo prispevalo k odpravi tržne ovire, povezane s pomanjkanjem informacij.

⁸ Sklepi Evropskega sveta z dne 17. junija 2010 (EUCO 13/10).

⁹ Glede na podatke iz leta 2007.

4. MOŽNOSTI POLITIKE

4.1. Izbira možnosti politike

Ker se želi s predlogom EU pripraviti predhodnika mednarodne ureditve, je pomembno graditi na možnostih politike, predstavljenih na mednarodnih forumih. Zato ocenjene možnosti politike temeljijo na obstoječem predlogu v organizaciji IMO.

Glede na mednarodni razvoj dogodkov in čeprav je v tej analizi preučena vrsta ukrepov, vključno s tržnimi ukrepi, sta podpredsednik Kallas in komisarka Hedegaardova 1. oktobra 2012 napovedala postopen pristop k izvajanju ukrepov EU. Prvi korak bo spremljanje emisij CO₂ iz mednarodnega pomorskega prometa in poročanje o njih. Učinek spremljanja emisij CO₂ in poročanja o njih je bil zato upoštevan kot neodvisen ukrep politike, čeprav je tak sistem osnovni pogoj za vsako možnost politike.

4.2. Opis ocenjenih možnosti politike

4.2.1. Možnost 1: osnovni scenarij

Pri tej možnosti se upoštevajo samo obstoječe politike in pravni akti. Zato ni pričakovati, da bi bila z njo katera koli tržna ovira odpravljena. Pri tej možnosti se ne upošteva sedanja možnost držav članic, da v skladu s členom 24 Direktive 2003/87/ES v sistem EU-ETS vključijo dejavnosti ali naprave (tj. ladje ali pristanišča). Do zdaj ni te možnosti uporabila nobena od držav članic.

4.2.2. Možnost 2: spremljanje emisij, poročanje o njih in njihovo preverjanje na podlagi porabe goriva

S spremljanjem emisij, poročanjem o njih in njihovim preverjanjem (SPP) na podlagi porabe goriva bodo zagotovljene natančne informacije o emisijskih vrednostih CO₂ z ladje. S to možnostjo bo torej odpravljena tržna ovira, povezana s pomanjkanjem informacij. Vendar pa ne bosta odpravljeni tržni pomanjkljivosti, povezani z razhajanjem interesov in dostopom do finančnih sredstev. Pri tej možnosti SPP izvajajo ladje na podlagi svoje porabe goriva. Emisije CO₂ se objavijo, da se spodbudi izboljšanje energetske učinkovitosti.

4.2.3. Možnost 3: dajatev na emisije

4.2.3.1. Podmožnost 3a: dajatev na prodajo ladijskega goriva

Ta možnost temelji na obstoječem spremljanju emisij, poročanju o njih in njihovem preverjanju na podlagi prodaje goriva.¹⁰ Omejitev ogljika je določena na podlagi plačila prispevka v sklad (v EUR/t CO₂). Za ponovno uporabo prihodkov bi bile odgovorne države članice, ki bi pobirale dajatev. V takem primeru bi bilo mogoče te prihodke teoretično uporabiti za odpravo tržne ovire, povezane z dostopom do finančnih sredstev.

4.2.3.2. Podmožnost 3b: davek na emisije iz porabljenega goriva

S to možnostjo bi bili odpravljeni dve tržni oviri: pomanjkanje informacij in razhajanje interesov. Ustvarjeni prihodki se načeloma stekajo v državni proračun. Vendar bi lahko države članice teoretično vzpostavile tudi druge instrumente/ukrepe za odpravo tržnih ovir, ki

¹⁰

Prodajo ladijskega goriva prijavijo dobavitelji ladijskega goriva zaradi obdavčitve.

se nanašajo na dostop do finančnih sredstev. Samo v takem primeru bi bilo mogoče s to možnostjo odpraviti vse tržne ovire. SPP emisij izvajajo ladje na podlagi svoje porabe goriva (kot pri možnosti 2). Omejitev ogljika je določena na podlagi plačila davka na vsako tono izpuščenega CO₂, da se spodbudi zmanjšanje emisij.

4.2.3.3. Podmožnost 3c: kompenzacijski sklad, temelječ na prispevkih

S to možnostjo bi bile odpravljene vse tržne ovire. SPP izvajajo ladje na podlagi svoje porabe goriva (kot pri možnosti 2). Omejitev ogljika je določena na podlagi plačila fiksnega prostovoljnega prispevka (v EUR/t CO₂), da se spodbudi zmanjšanje emisij. V pomorskem sektorju je običajna praksa, da se za reševanje okoljskih težav ustanovijo skladi. Ustanoviti bi bilo mogoče sklad za celotno EU, ki bi bil pristojen za pobiranje prispevkov in ponovno uporabo prihodkov. Osnovni pogoj je, da se vzpostavi dopolnilni instrument (npr. omejitve hitrosti itd.), da bi bilo sodelovanje v kompenzacijskem skladu, temelječem na prispevkih, za ladje privlačnejši instrument.¹¹

4.2.4. Možnost 4: sistem trgovanja z emisijami (ETS) iz pomorskega prometa

Z vsemi podmožnostmi, obravnavanimi v okviru sistema ETS, bi bile odpravljene tržne ovire, povezane z razpoložljivostjo informacij in razhajanjem interesov. Poleg tega bi bilo mogoče s sistemom ETS s prodajo pravic na dražbi odpraviti tudi tržno oviro, povezano z dostopom do finančnih sredstev, če bodo vzpostavljeni ustrezni instrumenti/ukrepi za odpravo te tržne ovire. SPP emisij izvajajo ladje na podlagi svoje porabe goriva (kot pri možnosti 2). Omejitev ogljika je določena na podlagi določitve cilja zmanjšanja emisij CO₂.

Če so dovoljenja, ki jih je dovoljeno predati, samo nova dovoljenja, ustvarjena za pomorski sektor, se sistem imenuje zaprti sistem, sicer se šteje za odprti sistem. Dovoljenja je mogoče dodeliti tudi brezplačno ali prodati na dražbi. Te različne podmožnosti so obravnavane za namen te ocene učinka.

4.2.5. Možnost 5: kompenzacijski sklad, temelječ na cilju

S to možnostjo bi bile odpravljene vse tržne ovire. SPP emisij izvajajo ladje na podlagi svoje porabe goriva (kot pri možnosti 2). Celotno ladjevje mora ravnati v skladu s ciljem zmanjšanja emisij. Za to oceno učinka se domneva, da je cilj določen na isti ravni kot pri sistemu trgovanja z emisijami iz pomorskega prometa (možnost 4). Skladnost se zagotavlja z obveznostjo „kompenzacijskega sklada“, ki predstavlja celotno ladjevje, da predaja izravnave pristojnemu organu v skladu z emisijami sektorja pomorskega prometa, sporočenimi za predhodno leto. Ta „kompenzacijski sklad“ prevzame odgovornost za emisije vseh ladij, ki pristajajo v pristaniščih EU. Vsaka ladja, ki pristane v pristanišču EU, mora biti članica tega sklada.

5. OCENA UČINKOV

Čeprav je cilj določen za leto 2050, je bila ocena gospodarskih, okoljskih in družbenih učinkov opravljena do leta 2030, ker je dolgoročneje v svetovnem gospodarstvu veliko negotovosti.

¹¹ Ta mehanizem je treba oblikovati tako, da kompenzacijski sklad, temelječ na prispevkih, v praksi ostane primarni instrument.

5.1. Okoljski učinki

Z vsemi analiziranimi možnostmi, razen z možnostjo osnovnega scenarija, se bodo emisije zmanjšale (preglednica 1 spodaj).

Preglednica 1: Zmanjšanje emisij do leta 2030

	Emisije do leta 20 30 (Mt CO ₂)	V primerjavi z osnovnim scenarijem	Skupna zmanjšanja emisij do leta 2030 (Mt CO ₂)
Možnost 1 – osnovni scenarij	223,0	–	–
Možnost 2 – spremljanje na podlagi porabljenega goriva	218,5	–2 %	55,9
Možnost 3 – dajatev na emisije			
3a – dajatev na prodajo ladijskega goriva	217,0	–3 %	40,1
3b – davek na emisije iz porabljenega goriva	186,8	–16 %	335,4
3c – kompenzacijski sklad, temelječ na prispevkih	186,8	–16 %	335,4
Možnost 4 – pomorski ETS			
Zaprti ETS	175,7	–21 %	377,1
Odprti ETS z brezplačno dodelitvijo	186,7	–16 %	333,8
Odprti ETS s prodajo vseh pravic na dražbi	186,8	–16 %	336,3
Možnost 5 – kompenzacijski sklad, temelječ na cilju	186,8	–16 %	336,3

Vir: AEA Technology in drugi, 2012.

Zmanjšanje emisij, zagotovljeno z zaprtim ETS (možnost 4a), je v skladu s ciljem bele knjige Komisije o prometu. Zmanjšanje emisij, zagotovljeno z možnostma odprtega ETS (4b in 4c) in kompenzacijskim skladom, temelječim na cilju (možnost 5), bi prav tako lahko bilo v skladu s ciljem bele knjige Komisije o prometu, če bodo lastniki in upravljalci ladij kupovali zunajsektorska zmanjšanja emisij, ki se dobavljajo iz sistema trgovanja z emisijami, v katerem so emisije omejene. Nobena druga možnost ne zagotavlja zmanjšanja emisij, ki bi bilo v skladu s ciljem bele knjige Komisije o prometu.

5.2. Gospodarski učinki

Z vsemi analiziranimi možnostmi, razen z možnostjo osnovnega scenarija, bodo doseženi pomembni prihranki pri gorivu. Razen pri spremljanju na podlagi porabljenega goriva bi možnosti politike povzročile majhne dodatne kapitalske in operativne stroške. Razen pri

dajatvi na prodajo ladijskega goriva se ti dodatni stroški izravnavajo z nižjimi stroški za gorivo, kar da za sektor velike skupne neto prihranke v višini do 52 milijard EUR do leta 2030.¹²

Preglednica 2: Dodatni stroški možnosti politike v primerjavi z osnovnim scenarijem do leta 2030, zasebna diskontna stopnja (10 %), negativne številke izražajo prihranke pri stroških

Dodatni stroški v primerjavi z osnovnim scenarijem do leta 2030		Kapitalski stroški	Operativni stroški (razen stroškov goriva)	Stroški goriva	Stroški ogljika	Skupni stroški
Spremljanje na podlagi porabljenega goriva	Vrednost (mrd EUR)	–	+0,6	–9,4	–	–8,8
	Delež	–	+0,3 %	–2,0 %	–	–0,6 %
Dajatev na prodajo ladijskega goriva	Vrednost (mrd EUR)	+2,5	+1,6	–4,8	+66,7	+66,0
	Delež	+0,4 %	+0,5 %	–0,8 %	–	+4,5 %
Davek na emisije	Vrednost (mrd EUR)	+2,9	+0,03	–55,9	+26,1	–26,9
	Delež	+0,5 %	+0,01 %	–9,6 %	–	–1,8 %
Kompenzacijski sklad, temelječ na prispevkih	Vrednost (mrd EUR)	+2,9	+0,03	–55,9	+26,1	–26,9
	Delež	+0,5 %	+0,01 %	–9,6 %	–	–1,8 %
Zaprti ETS	Vrednost (mrd EUR)	+8,4	+0,07	–55,8	–	–47,3
	Delež	+1,4 %	+0,02 %	–9,6 %	–	–3,3 %
Odprti ETS z brezplačnimi dodelitvami	Vrednost (mrd EUR)	+2,8	+0,12	–55,6	+0,7	–52,0
	Delež	+0,4 %	+0,04 %	–9,5 %	–	–3,6 %
Odprti ETS s prodajo vseh pravic na dražbi	Vrednost (mrd EUR)	+3,0	+0,01	–56,0	+30,4	–22,6
	Delež	+0,5 %	+0,003 %	–9,6 %	–	–1,5 %
Kompenzacijski sklad, temelječ na	Vrednost (mrd EUR)	+3,0	+0,01	–56,0	+30,4	–22,6

¹²

Ricardo-AEA in drugi, 2013.

cilju	Delež	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	–	-1,5 %
-------	-------	--------	----------	--------	---	--------

Vir: AEA Technology in drugi, 2012.

Upravno breme za upravljavce in lastnike ladij je v vseh analiziranih možnostih zelo majhno (manj kot 1 % letnih operativnih stroškov).

Prosti pretok blaga verjetno ne bo prizadet. Modeliranje kaže, da se ne bi zaradi nobene možnosti politike zmanjšal obseg blaga, s katerim se trguje v EU in zunaj nje. Povišanje prevoznih tarif ni verjetno, je pa na določenih poteh mogoče. Vendar je iz ocene enajstih zelo reprezentativnih vrst blaga (ki pomenijo 58 % vrednosti uvoza EU leta 2010) razvidno, da morebitno povišanje prevoznih tarif na njihove cene ne bo vplivalo. Pomembnih učinkov na gospodarstvo EU torej ni pričakovati.

Upravni stroški za javne organe naj bi bili razmeroma nizki (manj kot 8 milijonov EUR na leto za 27 držav članic). Te stroške bi bilo mogoče znižati, če bo odgovoren osrednji pristojni organ EU in če bodo z ureditvijo zajete samo ladje z bruto tonažo več kot 5 000 BT.

5.3. Družbeni učinki

Ni pričakovati, da bo spremljanje na podlagi porabljenega goriva (možnost 2) imelo dodatne družbene učinke v primerjavi z osnovnim scenarijem, medtem ko bi dajatev na prodajo ladijskega goriva (možnost 3a) lahko povzročila zaprtje nekaterih dobaviteljev ladijskega goriva v EU, saj se lahko prodaja zmanjša do 90 %. Druge možnosti ne bodo povzročile izgube delovnih mest, lahko pa privedejo do rahlega povečanja ali zmanjšanja števila zaposlenih v primerjavi z osnovnim scenarijem.

Ker vse možnosti zagotavljajo zmanjšanje porabe ladijskega goriva in posledično zmanjšanje NO_x, SO_x in PM, je mogoče pričakovati precejšnje pozitivne učinke na zdravje.

6. PRIMERJAVA MOŽNOSTI

Ob upoštevanju smernic za oceno učinka in devetih načel IMO za oblikovanje tržnih ukrepov so bila za primerjavo možnosti oblikovana naslednja merila: zmožnost odprave tržnih ovir, okoljska učinkovitost, ranljivost (izpostavljenost izogibanju/tveganje izogibanja), izvršljivost, konkurenčnost ladijskega prometa, konkurenčnost EU, spodbujanje ukrepov s strani drugih, vključno z organizacijo IMO, in skladnost s povezanimi politikami EU.

V skladu s postopnim pristopom, ki sta ga predlagala podpredsednik Kallas in komisarka Hedegaardova, je torej treba spremljanje porabljenega goriva (možnost 2) obravnavati kot možnost, ki bi bila nujni prvi korak za druge možnosti politike, ki bi vodile do večjih koristi v smislu gospodarskih, okoljskih in družbenih učinkov.

Za naslednje korake po izvajanju spremljanja in poročanja je jasno, da dajatev na prodajo ladijskega goriva (možnost 3a) ni primerna za regionalni ukrep zaradi precejšnjih s tem povezanih stroškov, družbenega učinka in tveganja izogibanja. Z drugimi možnostmi politike so odpravljeni vzroki za težavo¹³ in je dosežen okoljski cilj, čeprav v različnem obsegu. Katero koli morebitno odločitev v zvezi s tržnimi ukrepi bi bilo treba uskladiti z možnostjo, izhajajočo iz ustreznih razprav v organizaciji IMO.

¹³ Pri davku na emisije (možnost 2) bi bile tržne ovire odpravljene samo, če bi države članice vzpostavile instrumente za odpravo tržne ovire, povezane z dostopom do finančnih sredstev.

7. SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Osrednji kazalniki za spremljanje in vrednotenje napredka pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa so povezani z emisijami CO₂ iz pomorskega prometa. Za oceno celotnega učinka zakonodaje EU bodo upoštevani tudi drugi kazalniki.



**SVET
EVROPSKE UNIJE**

**Bruselj, 2. julij 2013
(OR. en)**

11851/13

**Medinstitucionalna zadeva:
2013/0224 (COD)**

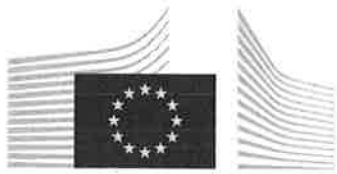
**ENV 658
MAR 86
MI 602
ONU 71
CODEC 1661**

PREDLOG

Pošiljatelj:	Evropska komisija
Datum prejema:	1. julij 2013
Prejemnik:	<Type Other>
Št. dok. Kom.:	COM(2013) 480 final
Zadeva:	Predlog UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2013) 480 final.

Priloga: COM(2013) 480 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Potreba po ukrepanju glede podnebnih sprememb in emisij toplogrednih plinov z ladij

Pogodbenice Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) so decembra 2010 potrdile, da globalno segrevanje ne sme preseči temperatur pred industrijsko revolucijo za več kot 2 °C.¹ To je ključno za omejitev negativnih posledic človekovega poseganja v podnebni sistem. Za doseganje tega dolgoročnega cilja je treba svetovne emisije toplogrednih plinov do leta 2050 zmanjšati za vsaj 50 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.²

Razvite države morajo do leta 2050 svoje emisije zmanjšati za 80 do 95 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.³ EU se je srednjeročno zavezala, da bo do leta 2020 zmanjšala emisije toplogrednih plinov za 20 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, v ugodnih pogojih pa za 30 %. Ta zaveza je del enega od petih glavnih ciljev EU v *strategiji Evropa 2020*⁴. Poleg tega sta se Evropski svet in Evropski parlament strinjala, da bi morali k zmanjšanju emisij prispevati vsi gospodarski sektorji.⁵ Zaradi prispevanja k strategiji EU 2020 je v beli knjigi Komisije o prometu iz leta 2011⁶ navedeno, da je treba v EU emisije CO₂ iz pomorskega prometa do leta 2050 zmanjšati za 40 % (če je mogoče, za 50 %) v primerjavi z ravnmi iz leta 2005.

Leta 2010 so bile skupne emisije CO₂, povezane z dejavnostmi evropskega pomorskega prometa (ki vključujejo plovbe znotraj EU, vstopne plovbe v EU in izstopne plovbe iz EU), ocenjene na 180 milijonov ton CO₂. Čeprav je Mednarodna pomorska organizacija (IMO) leta 2011 uvedla minimalne standarde energetske učinkovitosti za nekatere kategorije novih ladij („projektni indeks energetske učinkovitosti“, EEDI),⁷ naj bi se emisije še povečale. Glavni vzrok je še vedno pričakovano povečano povpraševanje po pomorskem prometu zaradi rasti svetovne trgovine.

To napovedano povečanje emisij naj bi se zgodilo kljub razpoložljivim operativnim ukrepom in tehnologijam za zmanjšanje specifične porabe energije in emisij CO₂ z ladij do 75 % (glede na podatke organizacije IMO). Precejšen del teh ukrepov je mogoče šteti za stroškovno učinkovite, saj se operativni ali naložbeni stroški povrnejo z nižjimi stroški za gorivo. To protislovje je mogoče pojasniti s tržnimi ovirami za prevzemanje takih tehnologij in operativnih ukrepov, kot so pomanjkanje zanesljivih informacij o učinkovitosti porabe goriva pri ladjah ali 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, ker račune za gorivo plačujejo upravljavci.

Pooblastilo za ukrepanje na ravni EU

¹ Sklep 1/CP.16 konference pogodbenic UNFCCC („sporazumi iz Cancuna“).

² Na podlagi četrtega ocenjevalnega poročila Medvladnega odbora za podnebne spremembe (IPCC).

³ Sklepi Evropskega sveta z dne 29./30. oktobra 2009 in Resolucija Evropskega parlamenta z dne 4. februarja 2009 (2008/215(INI)).

⁴ COM(2010) 2020 final.

⁵ Direktiva 2003/87/ES in Odločba 406/2009/ES.

⁶ COM(2011) 144 final.

⁷ Sprememba Priloge VI h Konvenciji MARPOL.

Napovedano povečanje emisij CO₂ iz pomorskega prometa ni v skladu s cilji EU in vodi do negativnih učinkov na podnebne spremembe. Poleg tega na ravni EU mednarodni pomorski promet ostaja edina vrsta prevoza, ki ni vključena v zavezo EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, ki zahteva dodatno prizadevanje vseh drugih sektorjev.

Svet in Parlament sta opozorila na predhodno zavezo za ukrepanje v svežnju ukrepov za podnebne spremembe in obnovljivo energijo, sprejetem 23. aprila 2009: *Če države članice ne bodo odobrile nikakršnega mednarodnega sporazuma, ki bi bil sprejet v okviru Mednarodne pomorske organizacije in ki bi imel zastavljen cilj za zmanjšanje emisij mednarodnega pomorskega prometa, ali če Skupnost ne bo do 31. decembra 2011 odobrila takega sporazuma, sprejetega v okviru UNFCCC, bi Komisija morala predlagati, da se mednarodne pomorske emisije vključijo v obveze zmanjšanja emisij Skupnosti in 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.*⁸

Ta rok je potekel brez zadostnega mednarodnega ukrepanja, saj ni mogoče pričakovati, da bo EEDI kljub svoji koristnosti sam privedel do zmanjšanj absolutnih emisij v primerjavi z izhodiščnimi leti, če se bo uresničila napoved povečanja prometa. Zato je Komisija začela priprave za obravnavo emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega pomorskega prometa.

Potreba po postopnem pristopu k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa

Natančna količina emisij CO₂ in drugih toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, povezanega z EU, danes ni znana, ker se take emisije ne spremljajo in ker se o njih ne poroča. Pri oceni učinka in posvetovanju z zainteresiranimi stranmi (glej oddelek 2) je bilo ugotovljeno, da je zanesljiv sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) osnovni pogoj za kakršen koli tržni ukrep ali standard učinkovitosti, naj se ta uporablja na ravni EU ali svetovni ravni.

Zanesljiv sistem SPP bi moral prispevati tudi k odpravi tržnih ovir, zlasti tistih, ki so povezane s pomanjkljivimi informacijami o učinkovitosti ladij. Na podlagi rezultatov ocene učinka je pričakovati, da bi bilo mogoče z uvedbo sistema SPP emisije toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjšati za do 2 % v primerjavi z nespremenjenim stanjem, skupne neto stroške pa znižati do 1,2 milijarde EUR.

Z uvedbo sistema SPP, ki bi pomenil prvi korak, bi bilo mogoče več časa nameniti razpravam in odločanju o ciljnih zmanjšanja emisij, tržnih ukrepih in standardih učinkovitosti za dosego teh zmanjšanj s čim nižjimi stroški. To je še zlasti pomembno za razprave na svetovni ravni v organizaciji IMO.

Ker je Komisija zelo jasno bolj naklonjena ukrepom na svetovni ravni, bi moral biti sistem SPP EU primer za izvajanje globalnega sistema SPP, da bi se tako pospešile mednarodne razprave. V tem okviru bodo organizaciji IMO predloženi ustrezni predlogi, ko bo to primerno. Ko bo odločeno o globalnem sistemu, bo treba predlagano uredbo spremeniti zaradi uskladitve sistema SPP EU z globalnim sistemom.

⁸

Uvodna izjava 2 Odločbe št. 406/2009/ES in uvodna izjava 3 Direktive 2009/29/ES.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

Posvetovanje z déležniki

Za preučitev možnosti politike, navedenih v drugi študiji organizacije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2009⁹ in v študiji CE Delft iz leta 2009¹⁰, je bila na podlagi drugega evropskega programa za podnebne spremembe (ECPP) ustanovljena delovna skupina (WG6). Ta skupina je omogočila tudi formalna tehnična posvetovanja z déležniki in zagotovila prispevek za zunanjo podporo, npr. z izbiro nekaj možnosti politike. Leta 2011 so bili organizirani trije dvodnevni sestanki z več kot 100 udeleženci iz nacionalnih uprav, združenj ladjarjev EU in mednarodnih združenj ladjarjev ter drugih združenj in nevladnih organizacij. Zapisnik, dokument, ki je bil podlaga za posvetovanje, in predstavitev teh sestankov so javnosti na voljo na spletni strani Komisije.¹¹

Poleg tega je Komisija ustanovila platformo na visoki ravni, ki združuje visoko usposobljene strokovnjake iz sektorja pomorskega prometa, da bi omogočila strateško razpravo neposredno s podpredsednikom Kallasom in komisarko Hedegaardovo. Ti sestanki so potekali 3. februarja 2011, 28. junija 2011 in 7. novembra 2011.

Od 19. januarja do 12. aprila 2012, tj. 12 tednov, je potekalo spletno javno posvetovanje, ki je bilo napovedano v sporočilu za javnost. Izvedeno je bilo na podlagi „Splošnih načel in minimalnih standardov za posvetovanje Komisije z zainteresiranimi stranmi“.

Posvetovanje je potrdilo, da dogovor na svetovni ravni v organizaciji IMO velja za najboljšo dolgoročno možnost za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v sektorju ladijskega prometa. V primeru evropskega ukrepa obstaja splošno soglasje, da morajo za vse ladje, ki uporabljajo evropska pristanišča, veljati enaki pogoji. Zelo pogosto je tudi mnenje, da je treba ob kakršnem koli tržnem ukrepu ali standardu učinkovitosti izvajati pregledno in zanesljivo spremljanje emisij. To spremljanje je treba vzpostaviti, da se preprečijo nepotrebna upravna bremena in zagotovijo natančni rezultati poročanja. Več rezultatov je objavljenih na spletni strani Komisije.¹²

Nazadnje je bil 5. decembra 2012 organiziran še en sestanek déležnikov, na katerem je sodelovalo 120 predstavnikov industrije, nevladnih organizacij, držav članic in tretjih držav in ki je bil osredotočen na oblikovanje sistema SPP v EU. Na njem je bila potrjena potreba po sistemu SPP, saj trenutno ni na voljo zanesljivih podatkov o emisijah CO₂. V sektorju ladijskega prometa že obstaja več pobud za spremljanje porabe goriva, emisij CO₂ in energetske učinkovitosti ter poročanje o njih. Večina udeležencev se je strinjala, da mora sistem SPP temeljiti na informacijah, ki se zahtevajo z mednarodnimi konvencijami in so že na voljo na ladjah, da bi se tako zmanjšalo upravno breme. Predstavitve in sklepne ugotovitve so objavljene na spletni strani Komisije.¹³

Ocena učinka

⁹ Druga študija organizacije IMO o toplogrednih plinih, 2009.

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

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

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

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

V oceni učinka je analiziranih in primerjanih več možnosti politike za tržne ukrepe in možnost, ki vključuje samo sistem SPP. Glavne ugotovitve so:

- ključne tržne ovire za izvajanje stroškovno učinkovitih ukrepov za zmanjšanje emisij so:
 - (i) pomanjkanje zanesljivih informacij o učinkovitosti porabe goriva pri ladjah ali razpoložljivih tehnologij za posodobitev ladij;
 - (ii) slab dostop do finančnih sredstev za naložbe v učinkovitost ladij;
 - (iii) deljene pobude, saj lastniki ladij ne bi imeli koristi od naložb v učinkovitost ladij, ker račune za gorivo zaradi strukture obratovanja ladij pogosto plačujejo upravljavci.

Odprava teh tržnih ovir bo ključnega pomena za uspeh vsakega ukrepa,

- velike možnosti za zmanjšanje emisij ladijskega prometa daje niz tehničnih in operativnih ukrepov, ki so namenjeni predvsem izboljšanju energetske učinkovitosti ladij. Prihranki pri stroških goriva, povezani z večino teh tehničnih ali operativnih ukrepov, odtehtajo pričakovane stroške,
- vse analizirane možnosti politike ponujajo čiste koristi v smislu okoljskih (zmanjšanje emisij CO₂ in drugih emisij), gospodarskih (neto prihranki pri stroških za sektor pomorskega prometa) in socialnih učinkov (manj zdravstvenih težav zaradi nižjih emisij SO_x in trdnih delcev, ustvarjanje novih delovnih mest),
- dve vrsti kompenzacijskih skladov – sklad, temelječ na prispevkih, z določeno ceno ogljika in sklad, temelječ na cilju, z opredeljenim ciljem zmanjšanja in posrednim določanjem cene – ter pomorski sistem trgovanja z emisijami (ETS) bi lahko zagotovili največje koristi, kar zadeva zmanjšanje emisij in prihranke pri stroških.

Z njimi naj bi se tržne ovire najbolj odpravile, do leta 2030 pa naj bi privedli do približno 10-odstotnega zmanjšanja emisij v primerjavi z letom 2005. Neto prihranki pri stroških za sektor ladijskega prometa bi lahko bili precejšnji, če bi bilo mogoče tržne ovire v celoti odpraviti (do 12 milijard EUR leta 2030 in povprečno do 5 milijard EUR na leto). Zlasti bi bilo mogoče precej prihraniti z izvajanjem obstoječih tehnologij za učinkovito porabo goriva z negativnimi stroški v tem sektorju, kar bi skupaj z operativnimi ukrepi dodatno zmanjšalo emisije CO₂,

- možnost, ki vključuje samo sistem SPP, bi privedla do bolj omejenih zmanjšanj emisij, ocenjenih do 2 % leta 2030 (v primerjavi z izhodiščno ravno), stroški pa naj bi se leta 2030 znižali za do približno 1,2 milijarde EUR (povprečno približno 900 milijonov EUR na leto). Ta možnost bo usmerjena na odpravo tržnih ovir, povezanih s pomanjkanjem informacij, in sicer s pridobivanjem informacij o porabi goriva in ozaveščanjem vodstvene ravni o morebitnih prihrankih pri stroških goriva. Stroški izvajanja so ocenjeni na približno 26 milijonov EUR na leto (brez ladij z bruto tonažo manj kot 5 000 BT). Na splošno je relativno razmerje med koristmi in stroški te možnosti zelo visoko.

Celotni rezultati so predstavljeni v oceni učinka, ki je priložena temu predlogu.

Povzetek predlaganih ukrepov

Glavni cilj te uredbe je vzpostaviti evropski sistem SPP za emisije CO₂ z ladij kot prvi korak postopnega pristopa k zmanjšanju teh emisij. Predlagane so preproste in racionalne zahteve glede sistema SPP, da se znižajo s tem povezani upravni stroški, hkrati pa zagotovijo zanesljivi rezultati. Pristop je torej zasnovan tako, da se kar najbolj uporabijo že obstoječi podatki na ladjah.

Operativne lastnosti predlaganega sistema SPP bi torej bile:

- osredotočiti se na CO₂ kot prevladujoči toplogredni plin z ladij in druge za podnebje pomembne informacije, kot so informacije o učinkovitosti, da se odpravijo tržne ovire za izvajanje stroškovno učinkovitih ukrepov za zmanjšanje emisij in da se sistem SPP uskladi z razpravami v okviru organizacije IMO o standardih učinkovitosti za obstoječe ladje,
- izračunati letne emisije CO₂ na podlagi porabe goriva in vrste goriva ter energetske učinkovitosti z uporabo razpoložljivih podatkov iz ladijskih dnevnikov, opoldanskih poročil in dobavnic za gorivo,
- uporabiti obstoječe strukture in organe pomorskega sektorja, zlasti priznane organizacije, za preverjanje poročil o emisijah in izdajo dokumentov o skladnosti,
- izključiti majhne onesnaževalce (ladje z bruto tonažo manj kot 5 000 BT), ki pomenijo približno 40 % ladjevja, vendar samo 10 % vseh emisij.

Načeloma bi lahko sistem SPP zajemal tudi emisije drugih toplogrednih plinov, povzročitelje sprememb podnebnega ravnovesja in onesnaževala zraka, kot sta SO_x in NO_x. S takim celostnim pristopom bi bilo mogoče zagotoviti širok nabor ustreznih okoljskih informacij, hkrati pa bi se učinki sinergije izkoristili v prid sektorja ladijskega prometa in javnih organov. Vendar je predlagani pristop za racionalni sistem SPP, ki temelji na obstoječih dokumentih in opremi na ladjah, mogoče uporabiti le za meritve emisij CO₂. Poleg tega merilne opreme, potrebne za druge emisije poleg CO₂, ni mogoče šteti za dovolj zanesljivo in komercialno razpoložljivo za uporabo na morju. Zato bi bilo treba na tej stopnji predlagani sistem SPP uporabljati samo za emisije CO₂. Ta obseg uporabe bi bilo primerno preučiti pozneje.

Kar zadeva geografski obseg za spremljanje, bodo načeloma za vse ladje ne glede na njihovo zastavo nediskriminacijsko zajete naslednje poti:

- plovbe znotraj EU;
- plovbe od zadnjega pristanišča zunaj EU do prvega pristanišča postanka v EU (vstopne plovbe);
- plovbe od pristanišča v EU do naslednjega pristanišča postanka zunaj EU (izstopne plovbe).

Ciklus skladnosti bo temeljil na standardnem pristopu. Predlaga se, naj se uporabi racionalen pristop in naj se Komisiji, ki ji bo pomagala Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), dodeli omejeno število nalog. Naloge, povezane s preverjanjem načrtov za spremljanje in poročil o emisijah, komuniciranjem z lastniki in upravljavci ladij ter izdajo dokumentov o skladnosti, bi opravljale akreditirane tretje osebe preveritelji. Taki organi, med katerimi so

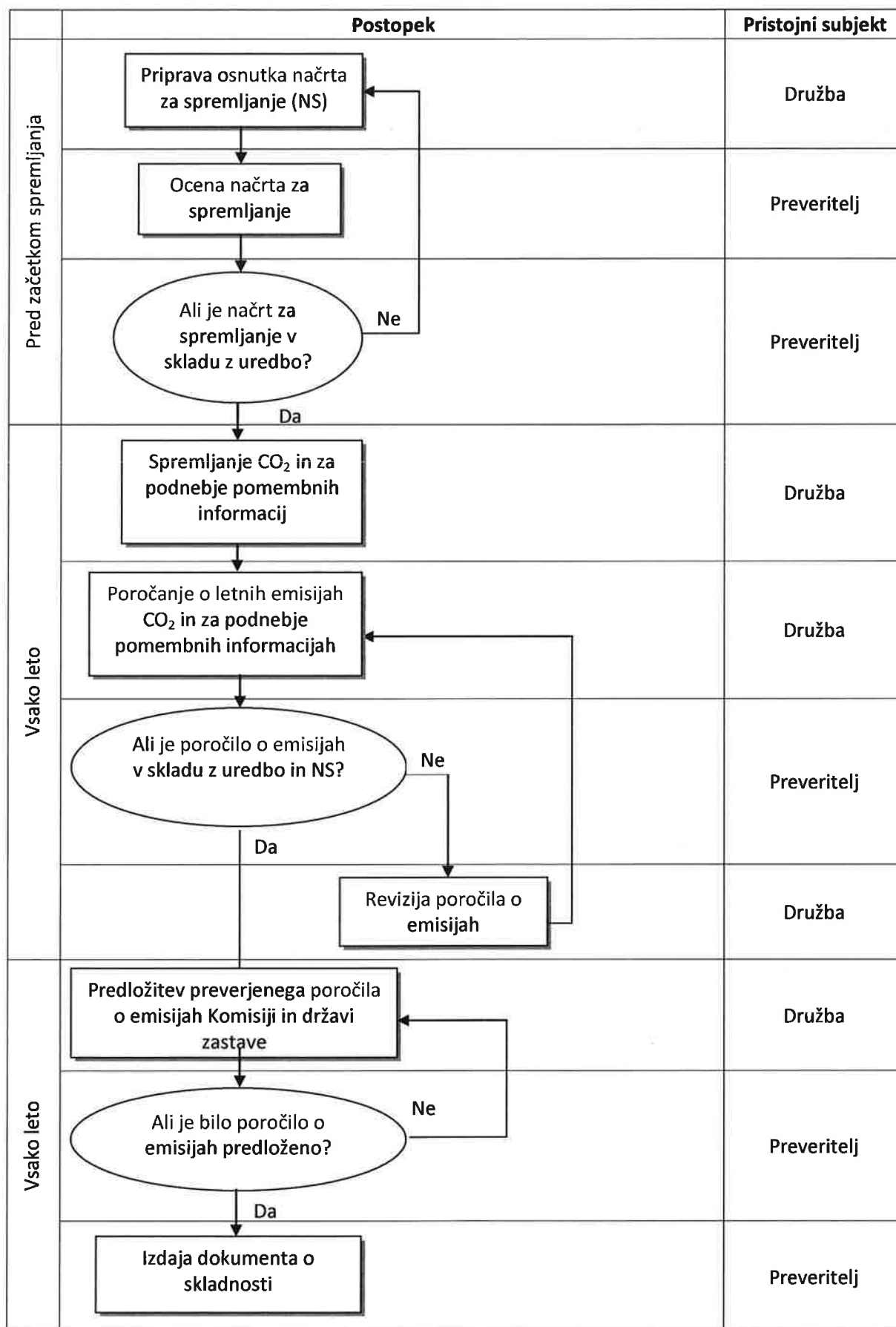
lahko priznani organi, že imajo veliko izkušenj in imajo pomembno vlogo na področju pomorske varnosti. Izpolnjevanje obveznosti sistema SPP bi zagotavljale države članice, natančneje organi države pristanišča, ki bi izkoristili obstoječe nadzorne mehanizme države zastave in države pristanišča ter podatke, ki jih objavlja Komisija.

Predlagani sistem SPP bi bilo mogoče le z nekaj prilagoditvami pretvoriti v globalni sistem, saj uporablja mednarodno zahtevane dokumente in obstoječe strukture, kot so organi države zastave in države pristanišča ter klasifikacijski zavodi.

Za lažje izvajanje predlaganega sistema SPP je potrebnih več posebnih pravil za preverjanje in akreditacijo preveriteljev. Poleg tega bi bilo treba na podlagi znanstvenih dokazov in razvoja mednarodnih standardov znova pregledati opis štirih metod za spremljanje in določitev drugih za podnebje pomembnih informacij, kot so kazalniki učinkovitosti iz prilog I in II k predlagani uredbi. Komisijo je zato treba pooblastiti za sprejemanje ustreznih delegiranih aktov.

Za poenostavitev priprave načrtov za spremljanje, poročanja o emisijah ter drugih za podnebje pomembnih informacijah in njihovega preverjanja se bodo uporabljale elektronske predloge. Te bo zagotovila in sprejela Komisija na podlagi izvedbenih aktov.

Faze postopka SPP so prikazane na spodnji sliki.



3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

Pravna podlaga

Pravna podlaga za zakonodajni predlog je člen 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Cilj predloga, tj. boj proti podnebnim spremembam, je legitimen cilj s področja uporabe člena 191(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Cilj zakonodajnega predloga je zagotoviti spremljanje emisij toplogrednih plinov z ladij in poročanje o njih ter tako izboljšati razpoložljivost informacij za oblikovanje politike in odločanje v okviru zavez Unije na področju podnebnih sprememb ter zagotoviti spodbude za prizadevanja za blažitev podnebnih sprememb. Tega cilja ni mogoče doseči s sredstvi, ki bi bila manj omejevalna od zakonodajnega predloga.

Načelo subsidiarnosti

Ukrepi Unije so upravičeni, če se upošteva načelo subsidiarnosti.

(a) Nadnacionalna narava težave (preskus nujnosti)

Nadnacionalna narava podnebnih sprememb in pomorskega prometa sta pomembna elementa pri odločanju, ali so ukrepi Unije nujni. Le z nacionalnimi ukrepi ne bi bilo mogoče izpolniti ciljev, določenih z belo knjigo o prometu. Zato mora Unija oblikovati okvir, ki bo omogočil izpolnjevanje mednarodnih zahtev in zahtev Unije ter s katerim bodo zagotovljeni usklajeno spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje.

(b) Preskus učinkovitosti (dodana vrednost)

Ukrepanje na ravni Unije bi imelo zaradi svoje učinkovitosti jasne koristi v primerjavi z ukrepanjem na ravni držav članic. Ker so splošne zaveze glede podnebnih sprememb sprejete na ravni Unije, vključno s ciljem zmanjšanja emisij za sektor pomorskega prometa do leta 2050, kot je določen z belo knjigo o prometu, je učinkovito, da se tudi potrebna pravila za sistem SPP oblikujejo na tej ravni. Poleg tega bo s tem pravnim okvirom zagotovljena učinkovitost, ker se bo usklajeni sistem SPP uporabljal za ladijske plovbe med pristanišči različnih držav članic, ki pomenijo približno 90 % postankov v pristaniščih držav članic EU. Nadalje lahko ukrepanje na ravni EU prepreči izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, saj bodo tako za ladje, ki priplujejo v pristanišča EU, veljale enake okoljske omejitve.

Načelo sorazmernosti

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov.

Ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje cilja zbiranja zanesljivih podatkov o emisijah toplogrednih plinov z ladij. Poleg tega metodologija sistema SPP iz predlagane uredbe temelji na informacijah, ki so že zdaj na voljo na ladjah. Dodatna oprema ne bo potrebna.

Sorazmernost predlaganega ukrepa je zagotovljena tudi z osredotočanjem na emisije CO₂, ki pomenijo približno 98 % emisij toplogrednih plinov iz sektorja ladijskega prometa, in na velike ladje z bruto tonažo več kot 5 000 bruto ton (BT). S tem je izključena skoraj polovica

od približno 19 000 ladij z bruto tonažo več kot 300 BT, ki so leta 2010 priplule v pristanišča EU,¹⁴ hkrati pa je še vedno zajetih približno 90 % vseh emisij z ladij.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Kot je podrobno opisano v oceni finančnih posledic, ki je priložena tej uredbi, se bo uredba izvajala z uporabo obstoječega proračuna in ne bo vplivala na večletni finančni okvir. Pričakujejo se omejeni stroški za razvoj IT v višini približno 0,5 milijona EUR zaradi nujne prilagoditve obstoječega orodja, ki ga gosti in upravlja agencija EMSA. Sodelovanje agencije EMSA je odvisno od ustrezne pomožne naloge agencije, ki jo mora sprožiti in odobriti upravni odbor agencije EMSA.

5. NEOBVEZNI ELEMENTI

Klavzula o ponovnem pregledu/spremembi

Predlog vključuje določbo, ki Komisiji omogoča ponoven pregled te uredbe glede na prihodnji mednarodni razvoj dogodkov, zlasti če bi organizacija IMO uvedla globalni sistem SPP. V takem primeru je treba predlog uredbe znova pregledati in po potrebi spremeniti, da se določbe o sistemu SPP uskladijo z mednarodnim sistemom.

¹⁴

IHS Fairplay, 2011.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

(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 predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹⁵,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹⁶,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sveženj ukrepov za podnebne spremembe in obnovljivo energijo,¹⁷ v katerem se zahteva, naj k zmanjšanju emisij prispevajo vsi sektorji gospodarstva, vključno z mednarodnim pomorskim prometom, vključuje jasno nalogo: „Če države članice ne bodo odobrile nikakršnega mednarodnega sporazuma, ki bi bil sprejet v okviru Mednarodne pomorske organizacije in ki bi imel zastavljen cilj za zmanjšanje emisij mednarodnega pomorskega prometa, ali če Skupnost ne bo do 31. decembra 2011 odobrila takega sporazuma, sprejetega v okviru UNFCCC, bi Komisija morala predlagati, da se mednarodne pomorske emisije vključijo v obveze zmanjšanja emisij Skupnosti in 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) Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je julija 2011 sprejela tehnične in operative 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,

¹⁵ UL C, , str. .

¹⁶ UL C, , str. .

¹⁷ Odločba št. 406/2009/ES in Direktiva 2009/29/ES.

vendar sama ne moreta privedi do nujnega zmanjšanja absolutnih emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega ladijskega prometa v skladu s svetovnim ciljem omejitve povišanja globalne temperature na 2°C.

- (3) Glede na podatke organizacije 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, saj se operativni ali naložbeni stroški povrnejo z nižjimi stroški za gorivo.
- (4) Najboljša možnost za zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida iz ladijskega prometa na ravni Unije ostaja vzpostavitev sistema za spremljanje emisij CO₂, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) na podlagi porabe goriva ladij, ki bi bila prvi korak postopnega pristopa k vključitvi emisij pomorskega prometa v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.
- (5) 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, če račune za gorivo plačujejo upravljavci.
- (6) Rezultati posvetovanja z deležniki in razprav z mednarodnimi partnerji kažejo, da bi moral biti prvi korak postopnega pristopa k vključitvi emisij pomorskega prometa v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov izvajanje zanesljivega sistema SPP za emisije CO₂ iz pomorskega prometa, ki bi mu pozneje sledilo določanje cen za te emisije. Ta pristop omogoča lažje doseganje pomembnega napredka na mednarodni ravni pri dogovoru o ciljih zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in nadaljnjih ukrepih za doseganje teh zmanjšanj s čim nižjimi stroški.
- (7) Z uvedbo sistema SPP Unije naj bi se 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. To znižanje stroškov prevoza bi moralo spodbuditi mednarodno trgovino. Poleg tega je zanesljiv sistem SPP osnovni pogoj za vsak tržni ukrep ali standard učinkovitosti, naj se ta uporablja na ravni EU ali svetovni ravni. Zagotavlja tudi zanesljive podatke za določitev natančnih ciljev zmanjšanja emisij in oceno napredka prispevka pomorskega prometa k doseganju nizkoogljičnega gospodarstva.
- (8) V spremljanje bi bilo treba vključiti vse plovbe znotraj Unije, vse vstopne plovbe od zadnjega pristanišča zunaj Unije do prvega pristanišča postanka v Uniji in vse izstopne plovbe od pristanišča v Uniji do naslednjega pristanišča postanka zunaj Unije. Zajeti bi bilo treba tudi emisije CO₂ v pristaniščih Unije, tudi takrat ko ladje zasidrane ali se premikajo po pristanišču, zlasti ker so na voljo posebni ukrepi za njihovo zmanjšanje ali preprečitev. Ta pravila bi bilo treba uporabljati nediskriminacijsko za vse ladje ne glede na njihovo zastavo.
- (9) 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 prometa s številnimi ladjami, ki naj bi priplule v pristanišča različnih držav članic, in olajša izvajanje po vsej Uniji.

- (10) Zanesljivi sistem SPP Unije za ladje bi moral temeljiti na izračunu emisij na podlagi goriva, porabljenega na plovbah od pristanišč Unije in do njih, saj podatki o prodaji goriva ne morejo zagotoviti dovolj natančnih ocen porabe goriva v tem določenem obsegu zaradi velike prostornine ladijskih tankov.
- (11) Sistem SPP Unije bi moral zajemati tudi druge za podnebje pomembne informacije, ki omogočajo določitev učinkovitosti ladij ali nadaljnjo analizo vzrokov za nastajanje emisij. 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.
- (12) Da bi bilo upravno breme za lastnike in upravljavce ladij, zlasti za mala in srednje velika podjetja, čim manjše ter da bi optimizirali razmerje med koristmi in stroški sistema SPP, ne da bi bil ogrožen cilj zajetja prevladujočega deleža emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, bi bilo treba pravila o 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 5 000 bruto ton. Ladje z bruto tonažo več kot 5 000 (BT) pomenijo približno 55 % ladij, ki priplujejo v pristanišča Unije, in predstavljajo približno 90 % z njimi povezanih emisij. S tem nediskriminacijskim 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.
- (13) Zaradi dodatnega zmanjšanja upravnega bremena za lastnike in upravljavce ladij bi morala biti pravila spremljanja osredotočena na CO₂ kot daleč najpomembnejši toplogredni plin, ki ga proizvaja pomorski promet in ki pomeni do 98 % vseh emisij toplogrednih plinov tega sektorja.
- (14) V pravilih bi bilo treba upoštevati obstoječe zahteve in podatke, ki so že na voljo na ladjah; lastnikom ladij bi bilo torej 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 izgorevanja ali neposredne meritve emisij. Izbira metode in dodatne podrobnosti o uporabi izbrane metode bi morale biti navedene v načrtu za spremljanje posamezne ladje.
- (15) Vsako družbo, ki je v celotnem poročevalnem obdobju odgovorna za ladjo, ki opravlja dejavnosti ladijskega prevoza, bi bilo treba šteti za odgovorno za vse zahteve glede spremljanja in poročanja v tem poročevalnem obdobju, vključno s predložitvijo zadovoljivo preverjenega poročila o emisijah. V primeru spremembe lastništva bo novi lastnik odgovoren samo za obveznosti spremljanja in poročanja v zvezi s poročevalnim obdobjem, v katerem je bila opravljena sprememba lastništva. Za lažje izpolnjevanje teh obveznosti bi moral novi lastnik prejeti izvod zadnjega načrta za spremljanje in morebitni dokument o skladnosti. S spremembo lastništva bi bilo treba spremeniti tudi načrt za spremljanje, da se novemu lastniku ladje omogoči sprejetje lastnih odločitev v zvezi z metodologijo spremljanja.

- (16) Drugi toplogredni plini, povzročitelji sprememb podnebne 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 in komercialno razpoložljiva ter bi lahko ovirala izvajanje sistema SPP Unije.
- (17) 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 učinkovitostjo na letna povprečja in zbirne podatke. Podatke, sporočene Komisiji, bi bilo treba združiti s statistiko, če so pomembni za razvoj, pripravo in izkazovanje evropske statistike v skladu s Sklepom Komisije 2012/504/EU z dne 17. septembra 2012 o Eurostatu¹⁸.
- (18) 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, opredeljenimi 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. Preveritelji bi morali biti neodvisne in usposobljene osebe ali pravni subjekti, ki bi jih morali akreditirati nacionalni akreditacijski organi, ustanovljeni v skladu z Uredbo (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. 339/93¹⁹.
- (19) Dokument o skladnosti, ki ga izda preveritelj, bi bilo treba hraniti na ladji, da se dokaže skladnost z obveznostmi za spremljanje, sporočanje in preverjanje. Preveritelji bi morali o izdaji takih dokumentov obvestiti Komisijo.
- (20) Evropska agencija za pomorsko varnost (ESMA) bi morala na podlagi izkušenj iz podobnih nalog, povezanih s pomorsko varnostjo, pomagati Komisiji z izvajanjem nekaterih nalog.
- (21) Ob neupoštevanju določb te uredbe bi bilo treba uporabiti sankcije. Izvrševanje obveznosti, povezanih s sistemom SPP, bi moralo temeljiti na obstoječih instrumentih, zlasti tistih, uvedenih na podlagi Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta o skladnosti z zahtevami države zastave²⁰ in Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča²¹, ter na informacijah o izdaji dokumentov o skladnosti. Komisija bi morala dokument, s katerim je potrjeno, da ladja izpolnjuje obveznosti glede spremljanja in poročanja, dodati na seznam spričeval in dokumentov iz člena 13(1) Direktive 2009/16/ES.
- (22) Direktiva 2009/16/ES določa zadržanje ladij, če na krovu nimajo zahtevanih spričeval. Za ladje, ki več kot eno poročevalno obdobje niso izpolnjevale obveznosti glede spremljanja in sporočanja, je vseeno primerno določiti možnost izгона. To možnost bi bilo treba uporabljati tako, da bi bilo mogoče stanje popraviti v razumnem času.

¹⁸ UL L 251, 18.9.2012, str. 49.

¹⁹ UL L 218, 13.8.2008, str. 30.

²⁰ UL L 131, 28.5.2009, str. 132.

²¹ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

- (23) Uredbo (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 poročanju o drugih informacijah v zvezi s podnebnimi spremembami na nacionalni ravni in ravni Unije²² bi bilo treba spremeniti, da se določijo zahteve za države članice glede spremljanja emisij CO₂ iz pomorskega prometa in poročanje o njih v skladu s to uredbo.
- (24) 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 širšega področja uporabe šteti za učinkovitejšega. V tem okviru bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe redno sporočati organizaciji IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter organizaciji IMO predlagati ustrezne podatke. Če bo dosežen dogovor o globalnem sistemu SPP, bi morala Komisija znova pregledati sistem SPP Unije in ga uskladiti z globalnim sistemom.
- (25) Da bi se izkoristili najboljše razpoložljive prakse in znanstveni dokazi, bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi s ponovnim pregledom nekaterih tehničnih vidikov spremljanja emisij CO₂ z ladij in poročanja o njih ter nadaljnjo določitvijo pravil za preverjanje poročil o emisijah in akreditacijo preveriteljev. Zlasti je pomembno, da se Komisija med pripravami ustrezno posvetuje, tudi s strokovnjaki. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti sočasno, pravočasno in ustrezno predložitev zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (26) Za zagotovitev enotnih pogojev za uporabo avtomatiziranih sistemov in standardnih elektronskih predlog za skladno poročanje Komisiji in vključenim državam o emisijah in drugih za podnebje pomembnih informacijah bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta nujna izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (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 Komisije²³.
- (27) Države članice zaradi mednarodne narave pomorskega prometa ne morejo same zadovoljivo doseči cilja predlaganih ukrepov, tj. spremljati emisije CO₂ z ladij, poročati o njih in jih preverjati, kar je prvi korak postopnega pristopa k zmanjšanju teh emisij, ampak ga je mogoče zaradi obsega in učinkov ukrepov lažje doseči na ravni Unije. Unija lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (28) Pravila o vzpostavitvi sistema SPP bi morala biti v skladu z določbami Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 95/46/ES z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov²⁴ ter Uredbo (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000

²² UL L 165, 18.6.2013, str. 13–40.

²³ UL L 251, 18.9.2012, str. 49.

²⁴ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov²⁵.

- (29) 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 začetkom prvega poročevalnega obdobja 1. januarja 2018 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Vsebina

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

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za ladje z bruto tonažo več kot 5 000 BT v zvezi z emisijami, ki jih spustijo med plovbami od zadnjega pristanišča postanka do pristanišča pod jurisdikcijo države članice in od pristanišča pod jurisdikcijo države članice do naslednjega pristanišča postanka ter v samih pristaniščih 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 in državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „emisije“ pomeni izpust CO₂ v ozračje z ladij iz člena 2;
- (b) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče, v katerem se ladja ustavi, da natovori ali raztovori tovor ali da vkrca ali izkrca potnike, razen postankov, namenjenih izključno oskrbi z gorivom ali svežimi zalogami in/ali menjavi posadke;

²⁵

UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

- (c) „družba“ pomeni lastnika ladje, kot je določena v členu 2, ali katero koli drugo osebo, kot je upravljavalec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za njeno upravljanje;
- (d) „bruto tonaža“ (BT) pomeni metrično bruto tonažo, izračunano v skladu s predpisi o izmeri tonaže iz Priloge 1 k Mednarodni konvenciji o izmeri tonaže ladij iz leta 1969;
- (e) „preveritelj“ pomeni pravni subjekt, ki izvaja dejavnosti preverjanja in ga je akreditiral nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta²⁶ ter to uredbo;
- (f) „preverjanje“ pomeni dejavnosti, ki jih izvaja preveritelj za oceno skladnosti dokumentov, ki jih predloži družba, z zahtevami iz te uredbe;
- (g) „druge za podnebje pomembne informacije“ pomeni informacije v zvezi s porabo goriva, opravljeno prevozno dejavnostjo in energetske učinkovitostjo ladij, ki omogočajo analizo trendov emisij in oceno delovanja ladij;
- (h) „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;
- (i) „negotovost“ pomeni parameter, povezan z rezultatom določitve količine, ki opredeljuje razpršenost vrednosti, ki bi se lahko pripisale posamezni količini, vključno z učinki sistematičnih in naključnih faktorjev, pri čemer je izražena v odstotkih in opisuje interval zaupanja pri povprečni vrednosti, ki sestavlja 95 % vrednosti ob upoštevanju nesimetričnosti razdelitve vrednosti;
- (j) „konservativno“ pomeni, da je opredeljena skupina domnev, da se preprečijo prenizke ocene letnih emisij ali previsoke ocene razdalj ali količin prepeljanega tovora;
- (k) „tone CO₂“ pomeni metrične tone CO₂;
- (l) „poročevalno obdobje“ pomeni eno koledarsko leto, v katerem je treba spremljati emisije in poročati o njih.

POGLAVJE II

SPREMLJANJE IN POROČANJE

ODDELEK 1

Načela in metode za spremljanje in poročanje

²⁶ UL L 218, 13.8.2008, str. 30.

Člen 4

Splošna načela za spremljanje in poročanje

1. Družbe za vsako ladjo spremljajo in sporočijo količino in vrsto goriva, porabljenega v koledarskem letu v vsakem pristanišču pod jurisdikcijo države članice in za vsako plovbo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice in iz njega, v skladu z odstavki od 2 do 6.
2. Spremljanje in poročanje sta popolni in zajemata vse emisije iz izgorevanja goriv. Družbe izvajajo ustrezne ukrepe za preprečevanje vrzeli v podatkih v poročevalnem obdobju.
3. Spremljanje in poročanje sta dosledni in primerljivi. Družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nabore podatkov, za katere veljajo spremembe in odstopanja, ki jih odobri 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 določanja emisij.
5. Družbe zagotovijo, da določanje količine emisije ni sistematično in zavestno netočno. Vire netočnosti opredelijo in jih zmanjšajo.
6. Družbe omogočijo razumno zagotavljanje celovitosti podatkov o emisijah, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.

Člen 5

Metode za spremljanje emisij v pomorskem prometu in poročanje o njih

Za namene člena 4(1), (2) in (3) družbe določijo emisije in druge za podnebje pomembne informacije za vsako od svojih ladij z bruto tonažo več kot 5 000 BT v skladu z eno od metod, določenih v Prilogi I.

ODDELEK 2

NAČRT ZA SPREMLJANJE

Člen 6

Vsebina in predložitev načrta za spremljanje

1. Družbe do 31. avgusta 2017 preveriteljem predložijo načrt za spremljanje, v katerem je navedena metoda, ki so jo izbrale za spremljanje emisij in drugih za podnebje pomembnih informacij ter poročanje o njih, za vsako od svojih ladij z bruto tonažo več kot 5 000 BT.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 družba za ladje, za katere se bo ta uredba prvič uporabljala po 1. januarju 2018, preveritelju predloži načrt za spremljanje nemudoma in najpozneje dva meseca po prvem postanku takih ladij v pristanišču pod jurisdikcijo države članice.
3. Načrt za spremljanje iz odstavka 1 zajema popolno in pregledno dokumentacijo metodologije spremljanja posamezne ladje ter vsebuje vsaj naslednje elemente:
 - (a) identifikacijo in vrsto ladje, vključno z imenom ladje, njeno registracijsko številko Mednarodne pomorske organizacije (IMO), pristaniščem vpisa ali matičnim pristaniščem in imenom lastnika ladje;
 - (b) ime družbe ter naslov, telefonsko številko, številko telefaksa in e-naslov kontaktne osebe;
 - (c) opis virov emisij na ladji, kot so glavni motorji, pomožni motorji, kotli in generatorji inertnega plina, ter vrst goriva, ki se uporabljajo;
 - (d) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za posodabljanje popolnosti seznama virov emisij v letu spremljanja zaradi zagotovitve popolnosti spremljanja emisij z ladje in poročanja o njih;
 - (e) opis postopkov, ki se uporabljajo za spremljanje popolnosti seznama plovb;
 - (f) opis postopkov za spremljanje porabe goriva ladje, vključno z:
 - (i) izbrano metodo, kot je določena v Prilogi I, za izračun porabe goriva vsakega vira emisije, skupaj z opisom uporabljene merilne opreme, kot je ustrezno;
 - (ii) postopki za merjenje polnjenja z gorivom in goriva v tankih, opisom vključenih merilnih instrumentov in postopki za evidentiranje, priklic, prenos in shranjevanje informacij o meritvah, kot je ustrezno;
 - (iii) izbrano metodo za določitev gostote, če je to ustrezno;
 - (iv) postopkom za zagotovitev, da je skupna negotovost meritev goriva skladna z zahtevami te uredbe, kjer je mogoče s sklicevanjem na nacionalne zakone, 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, opisom uporabljenih laboratorijev (in potrjeno akreditacijo po standardu ISO 17025, kjer je to ustrezno);
 - (h) opis postopkov za določanje podatkov o dejavnosti po posameznih plovbah, vključno s:
 - (i) postopki, odgovornostmi in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje razdalje na opravljeno plovbo;

- (ii) postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje prepeljanega tovora in števila potnikov, kot je 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) datum zadnje spremembe načrta za spremljanje.
4. Družbe uporabljajo standardizirane načrte za spremljanje, pripravljene na podlagi predlog. Tehnična pravila o oblikovanju predlog za načrte za spremljanje iz odstavka 1 se določijo z izvedbenimi akti. Navedene izvedbene akte sprejme Komisija v skladu s postopkom iz člena 25(2) te uredbe.

Člen 7

Spremembe načrta za spremljanje

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

Družba spremeni načrt za spremljanje v naslednjih primerih:

- (a) ob spremembi lastništva ladij;
- (b) ob pojavu novih emisij zaradi novih virov emisij ali zaradi uporabe novih goriv, ki v načrt za spremljanje še niso vključena;
- (c) če se je zaradi uporabe novih vrst merilnih instrumentov, metod vzorčenja ali metod analize ali iz drugih razlogov spremenila razpoložljivost podatkov, kar je povzročilo večjo natančnost pri določanju emisij;
- (d) če je bilo ugotovljeno, da so podatki, ki izhajajo iz predhodno uporabljene metodologije spremljanja, nepravilni;
- (e) če načrt za spremljanje ni v skladu z zahtevami te uredbe in preveritelj od družbe zahteva, naj ga spremeni.

Družbe brez nepotrebnega odlašanja obvestijo preveritelje o vseh predlogih za spremembo načrta za spremljanje.

Vsako bistveno spremembo načrta za spremljanje mora oceniti preveritelj.

ODDELEK 3

SPREMLJANJE EMISIJ IN DRUGIH POMEMBNIH INFORMACIJ

Člen 8

Spremljanje dejavnosti v poročevalnem obdobju

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

Člen 9

Spremljanje po posameznih plovbah

Družbe na podlagi načrta za spremljanje, odobrenega v skladu s členom 13(1), za vsako ladjo in vsako plovo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice ali iz njega v skladu z delom A Priloge I in Prilogo II spremljajo naslednje informacije:

- (a) pristanišče odhoda in pristanišče prihoda, vključno z datumom in uro odhoda in prihoda;
- (b) količino porabljenega goriva in faktor emisije za vsako vrsto goriva, skupaj ter ločeno za gorivo, porabljeno znotraj in zunaj območij nadzora nad emisijami;
- (c) izpuščeni CO₂;
- (d) prepluto razdaljo;
- (e) čas, preživet na morju;
- (f) prepeljani tovor;
- (g) opravljeno prevozno dejavnost.

Člen 10

Spremljanje na letni ravni

Družba na podlagi načrta za spremljanje, odobrenega v skladu s členom 13(1), za vsako ladjo in vsako koledarsko leto v skladu z delom A Priloge I in Prilogo II spremlja naslednje parametre:

- (a) količino porabljenega goriva in faktor emisije za vsako vrsto goriva, skupaj ter ločeno za gorivo, porabljeno znotraj in zunaj območij nadzora nad emisijami;
- (b) skupni izpuščeni CO₂;
- (c) skupne emisije CO₂ z vseh plovb med pristanišči pod jurisdikcijo države članice;
- (d) skupne emisije CO₂ z vseh plovb iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice;
- (e) skupne 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.

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 in druge za podnebje pomembne informacije v celotnem poročevalnem obdobju ter ga je preveritelj v skladu z zahtevami iz člena 14 potrdil kot zadovoljivo.
2. V primeru spremembe lastništva ladij nova družba zagotovi, da vsaka ladja pod njeno odgovornostjo izpolnjuje zahteve te uredbe v zvezi s celotnim poročevalnim obdobjem, v katerem prevzame odgovornost za zadevno ladjo.
3. Družbe v poročilo o emisijah iz odstavka 1 vključijo naslednje informacije:
 - (a) identifikacijske podatke o ladji in družbi, ki vključujejo:
 - (i) ime ladje;
 - (ii) registracijsko številko IMO;
 - (iii) pristanišče vpisa ali matično pristanišče;
 - (iv) tehnično učinkovitost ladje (projektni indeks energetske učinkovitosti (EEDI) ali ocenjena indeksna vrednost (EIV) v skladu z resolucijo IMO MEPC.215 (63), kjer je to ustrezno);
 - (v) ime lastnika ladje;
 - (vi) naslov lastnika ladje in glavni kraj poslovanja;
 - (vii) ime družbe (če to ni lastnik ladje);
 - (viii) naslov družbe (če to ni lastnik ladje) in glavni kraj poslovanja;

- (ix) naslov, telefonsko številko, številko telefaksa in e-naslov kontaktne osebe;
- (b) informacije o uporabljeni metodi spremljanja in z njo povezani stopnji negotovosti;
- (c) rezultate letnega spremljanja parametrov v skladu s členom 10.

Člen 12

Oblika poročila o emisijah

1. Poročilo o emisijah iz člena 11 se predloži z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za popolno izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami.
2. Tehnična pravila o določitvi oblike za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami iz odstavka 1, se določijo z izvedbenimi akti. Navedene izvedbene akte sprejme Komisija v skladu s postopkom iz člena 25(2) te uredbe.

POGLAVJE III

PREVERJANJE IN AKREDITACIJA

Člen 13

Obseg dejavnosti preverjanja in poročilo o preverjanju

1. Preveritelj oceni skladnost načrta za spremljanje iz člena 6 z zahtevami iz členov 6 in 7. Če ocena vsebuje priporočila, ki jih je treba vključiti v načrt za spremljanje, zadevna družba dopolni svoj načrt za spremljanje pred začetkom poročevalnega obdobja.
2. Preveritelj oceni skladnost poročila o emisijah z zahtevami iz členov od 8 do 11 ter prilog I in II.
3. Preveritelj zlasti zagotovi, da so bile emisije in druge za podnebje pomembne informacije, vključene v poročilo o emisijah, določene v skladu s členi 8, 9 in 10 ter načrtom za spremljanje iz člena 6. Zagotovi tudi, da so emisije in druge za podnebje pomembne informacije, navedene v poročilih, skladne z izračunanimi podatki iz drugih virov v skladu s prilogama I in II.
4. Če je z oceno ugotovljeno, da poročilo o emisijah, kolikor lahko presodi preveritelj, ne vsebuje bistvenih napačnih navedb in napak, preveritelj izda poročilo o preverjanju. V njem so podrobno navedene vse zadeve, pomembne za opravljeno delo preveritelja.
5. Če je z oceno ugotovljeno, da poročilo o emisijah vsebuje bistvene napačne navedbe, napake in nedoslednosti ali ne izpolnjuje zahtev iz členov 11 in 14 ter Priloge I, preveritelj o tem pravočasno obvesti družbo in jo pozove, naj znova predloži revidirano poročilo o emisijah. Družba popravi vse sporočene neskladnosti ali nedoslednosti, tako da omogoči pravočasno končanje postopka preverjanja.

Preveritelj v poročilu o preverjanju navede, ali je družba med preverjanjem odpravila neskladnosti.

Člen 14

Splošne obveznosti in načela za preveritelje

1. Preveritelj je neodvisen od družbe ali upravljavca zadevne ladje, dejavnosti, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe, pa opravlja v javnem interesu. Zato preveritelj in noben del istega pravnega subjekta nista družba ali upravljavec ladje, lastnik družbe ali v lasti družbe ali upravljavca ladje, prav tako ni preveritelj z družbo v odnosih, ki bi lahko vplivali na njegovo neodvisnost in nepristranskost.
2. Preveritelj pri preverjanju poročila o emisijah iz člena 11 in postopkov spremljanja, ki jih uporablja družba, oceni zanesljivost, verodostojnost in natančnost sistemov spremljanja ter sporočenih podatkov in informacij v zvezi z emisijami, zlasti:
 - (a) pripisa porabe goriva plovbam s področja uporabe te uredbe;
 - (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;
 - (e) izračunov, s katerimi je bila določena energetska učinkovitost.
3. Preveritelj upošteva samo poročila, predložena v skladu s členom 11, če zanesljivi in verodostojni podatki in informacije dopuščajo določitev emisij z visoko stopnjo gotovosti in če 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 s skupno porabo goriva na plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
 - (c) podatki so bili zbrani v skladu z veljavnimi pravili;
 - (d) zadevne evidence ladje so popolne in skladne.

Člen 15

Postopki preverjanja

1. Preveritelj opredeli morebitna tveganja v zvezi s postopkom spremljanja in poročanja, tako da sporočene emisije primerja z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja. Če 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. Upošteva vse učinkovite metode za nadzor nad tveganji, ki jih družba uporablja za znižanje stopnje negotovosti, ob upoštevanju natančnosti uporabljenih metod spremljanja.
4. Družba preveritelju zagotovi vse dodatne informacije, ki mu omogočijo postopke preverjanja. Preveritelj lahko med postopkom preverjanja opravi preglede na kraju samem, da ugotovi zanesljivost sporočenih podatkov in informacij.
5. Komisija je v skladu s členom 24 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi podrobneje določi pravila za dejavnosti preverjanja iz te uredbe in metode za akreditacijo preveriteljev. Ti delegirani akti temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členu 14, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

Člen 16

Akreditacija preveriteljev

1. Preveritelja, ki ocenjuje načrte za spremljanje in poročila o emisijah ter izdaja dokumente o preverjanju in o skladnosti iz členov 13 in 17, za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008.
2. Če ta uredba ne vsebuje posebnih določb o akreditaciji preveriteljev, se uporabljajo ustrezne določbe Uredbe (ES) št. 765/2008.
3. Komisija je v skladu s členom 24 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi podrobneje določi metode za akreditacijo preveriteljev.

POGLAVJE IV

SKLADNOST IN OBJAVA INFORMACIJ

Člen 17

Izdaja dokumenta o skladnosti

1. Če poročilo o emisijah iz člena 11 na podlagi poročila o preverjanju izpolnjuje zahteve iz členov od 11 do 15 ter zahteve iz prilog I in II, preveritelj izda dokument o skladnosti za zadevno ladjo.
2. Dokument o skladnosti iz odstavka 1 vključuje naslednje informacije:
 - (a) identiteto ladje (ime, registracijsko številko IMO in pristanišče vpisa ali matično pristanišče);
 - (b) ime in naslov ter glavni kraj poslovanja lastnika ladje;

- (c) identiteto preveritelja;
 - (d) datum izdaje dokumenta o skladnosti (poročevalno obdobje, na katero se nanaša, in obdobje veljavnosti).
3. Dokumenti o skladnosti se štejejo za veljavne dokumente 18 mesecev po koncu poročevalnega obdobja.
 4. Preveritelj o izdaji vsakega dokumenta o skladnosti nemudoma obvesti Komisijo in organ države zastave, informacije iz odstavka 2 pa pošlje z uporabo avtomatiziranih sistemov in oblik za popolno izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami, ki jih Komisija določi v skladu s postopkom iz sedanje uredbe.
 5. Tehnična pravila o določitvi oblike za izmenjavo podatkov, vključno z elektronskimi predlogami iz odstavka 4, se določijo z izvedbenimi akti. Navedene izvedbene akte sprejme Komisija v skladu s postopkom iz člena 25(2) te uredbe.

Člen 18

Obveznost hranjenja veljavnega dokumenta o skladnosti na ladji

Od 30. junija 2019 imajo ladje, ki priplujejo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, so v njem ali odplujejo iz njega, na krovu veljaven dokument, izdan v skladu s členom 17, ki potrjuje, da ladja izpolnjuje obveznosti poročanja in spremljanja za zadevno poročevalno obdobje.

Člen 19

Izpolnjevanje obveznosti spremljanja in poročanja ter inšpekcijski pregledi

1. Vsaka država članica na podlagi informacij, objavljenih v skladu s členom 21(1), zagotovi, da ladje, ki plujejo pod njeno zastavo, izpolnjujejo zahteve glede spremljanja in poročanja, določene v členih od 8 do 12.
2. Vsaka država članica zagotovi, da inšpekcijski pregled ladje v pristanišču pod njeno jurisdikcijo vključuje preverjanje, ali ima ladja na krovu dokument o skladnosti iz člena 18.
3. Brez poseganja v odstavek 2 tega člena in na podlagi informacij, objavljenih v skladu s členom 21, država članica za vsako ladjo, ki ne izpolnjuje zahtev iz člena 21(2)(j) in (k) in ki je vstopila v pristanišče pod njeno jurisdikcijo, preveri, ali ima ladja na krovu dokument o skladnosti iz člena 18.

Člen 20

Kazni, izmenjava informacij in odločba o izgonu

1. Države članice določijo sistem kazni za neizpolnjevanje zahtev glede spremljanja in poročanja iz členov od 8 do 12 ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje uporabe navedenih kazni. Določene kazni niso manj stroge od kazni, ki so za

upravljavce, ki ne izpolnjujejo obveznosti glede poročanja, predvidene v nacionalni zakonodaji o emisijah toplogrednih plinov, ter so učinkovite, sorazmerne in odvratilne. Države članice o teh določbah uradno obvestijo Komisijo do 1. julija 2017, brez odlašanja pa sporočijo tudi vse poznejše spremembe, ki vplivajo na te določbe.

2. Države članice vzpostavijo učinkovito izmenjavo informacij in učinkovito sodelovanje med svojimi nacionalnimi organi, ki zagotavljata izpolnjevanje zahtev glede spremljanja in poročanja, ali kjer je to ustrezno, organi, pristojnimi za postopke sankcioniranja. O nacionalnih postopkih sankcioniranja, ki jih začne katera koli država članica, se uradno obvestijo Komisija, Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), druge države članice in zadevna država zastave.
3. Nacionalni pristaniški organ lahko za ladje, ki več kot eno poročevalno obdobje ne izpolnjujejo zahtev glede spremljanja in poročanja, izda odločbo o izgonu, o kateri se uradno obvestijo Komisija, agencija EMSA, druge države članice in zadevna država zastave. Vsaka država članica zaradi izdaje take odločbe o izgonu zavrne vstop te ladje v vsa svoja pristanišča, dokler družba ne začne izpolnjevati zahtev glede spremljanja in poročanja v skladu s členi od 8 do 12, kar se potrdi s predložitvijo veljavnega dokumenta o skladnosti nacionalnemu pristaniškemu organu, ki je izdal odločbo o izgonu.

Člen 21

Objava informacij

1. Komisija do 30. junija vsako leto objavi emisije, sporočene v skladu s členom 11, in informacije o tem, kako družba izpolnjuje zahteve glede spremljanja in poročanja iz členov 11 in 17.
2. Objava iz odstavka 1 vključuje naslednje informacije:
 - (a) identiteto ladje (ime, registracijsko številko IMO in pristanišče vpisa ali matično pristanišče);
 - (b) identiteto lastnika ladje (ime in naslov lastnika in njegov glavni kraj poslovanja);
 - (c) tehnično učinkovitost ladje (EEDI ali EIV, kjer je to ustrezno);
 - (d) letne emisije CO₂;
 - (e) skupno letno porabo goriva za plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
 - (f) povprečno letno porabo goriva in emisije toplogrednih plinov na prepluto razdaljo pri plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
 - (g) povprečno letno porabo goriva in emisije toplogrednih plinov na prepluto razdaljo in prepeljeni tovor pri plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;

- (h) letni skupni čas, preživet na morju na plovbah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe;
 - (i) uporabljeno metodologijo za spremljanje;
 - (j) datum izdaje in poteka veljavnosti dokumenta o skladnosti;
 - (k) identiteto preveritelja, ki je odobril poročilo o emisijah.
- 3. Komisija objavi letno poročilo o emisijah in druge za podnebje pomembne informacije iz pomorskega prometa.
 - 4. Agencija EMSA pomaga Komisiji pri izvajanju členov 11, 12, 17 in 21 te uredbe v skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta²⁷.

POGLAVJE V

MEDNARODNO SODELOVANJE

Člen 22

Mednarodno sodelovanje

- 1. Komisija organizacijo IMO in druge ustrezne mednarodne organe redno obvešča o izvajanju te uredbe, da bi olajšala oblikovanje mednarodnih pravil v okviru organizacije IMO za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje.
- 2. Komisija s tretjimi državami ohranja tehnično izmenjavo o izvajanju te uredbe, zlasti nadaljnjem razvoju metod za spremljanje, organizaciji poročanja in preverjanju poročil o emisijah.
- 3. Če se doseže mednarodni dogovor o globalnih ukrepih za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, Komisija znova pregleda to uredbo in lahko predlaga njene spremembe, če je to ustrezno.

POGLAVJE VI

PRENESENA IN IZVEDBENA POOBLASTILA TER KONČNE DOLOČBE

Člen 23

Prenos pooblastila

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi se dopolnijo in spremenijo določbe prilog I in II, da se upoštevajo najnovejši razpoložljivi znanstveni dokazi in zadevni podatki

²⁷ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

na voljo na ladjah ter ustrezna mednarodna pravila in mednarodno sprejeti standardi, da se opredelijo najnatančnejše in najučinkovitejše metode za spremljanje emisij ter da se izboljša natančnost zahtevanih informacij v zvezi s spremljanjem emisij in poročanjem o njih, se na Komisijo prenese pod pogoji, določenimi v členu 24, kolikor se nanaša na nebstvene elemente te uredbe.

Člen 24

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 15, 16 in 23 se na Komisijo prenese za pet let od 1. julija 2015.
2. Pooblastilo iz člena 23 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, določen v navedenem sklepu. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Preklic ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
3. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
4. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 23, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila o navedenem aktu ne nasprotujeta ali če Evropski parlament in Svet pred iztekom tega roka obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 25

Izvedbeni akti

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 8 Direktive 93/389/ES. Navedeni 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.

Člen 26

Spremembe Uredbe (EU) št. 525/2013

Uredba (EU) št. 525/2013 se spremeni:

1. V členu 1 Uredbe 525/2013²⁸ se doda naslednja točka (h):
„(h) spremljanje emisij toplogrednih plinov z morskih ladij in poročanje o njih v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX.“

²⁸

UL L 165, 18.6.2013 str. 13–40.

2. Vstavi se naslednji „člen 21a“:

„Člen 21a

Poročanje o emisijah iz pomorskega prometa

- (1) Države članice Komisiji do 15. januarja vsako leto (,leto X‘) za leto X – 2 poročajo o emisijah CO₂ iz pomorskega prometa v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX.
 - (2) Komisija je v skladu s [členom 25 te uredbe] pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi podrobneje določi zahteve za spremljanje emisij CO₂ iz pomorskega prometa in poročanje o njih v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX ter ob upoštevanju, kjer je to ustrezno, ustreznih sklepov, ki jih sprejmejo organi UNFCCC in Kjotskega protokola, ali sporazumov, ki izhajajo iz njih ali jih nadomeščajo, ali sklepov, sprejetih v okviru Mednarodne pomorske organizacije.
 - (3) Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi strukturo, obliko in postopek, ki jih morajo države članice upoštevati pri predložitvi informacij o emisijah CO₂ iz pomorskega prometa v skladu s členoma 9 in 10 Uredbe (EU) št. XXXX/XXXX. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz [člena 26(2)].“
3. V člen 25(2), (3) in (5) se vstavi naslednje sklicevanje:
- „21a“.

Člen 27

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati 1. julija 2015.

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA I

Metode za spremljanje emisij toplogrednih plinov in drugih za podnebje pomembnih informacij ter poročanje o njih

A. IZRAČUN PORABE GORIVA (člen 9)

Družbe za izračun porabe goriva upoštevajo naslednjo formulo:

poraba goriva x faktor emisije.

Poraba goriva vključuje gorivo, ki ga porabijo glavni motorji, pomožni motorji, 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 dobavnicah za gorivo in uporabljene za dokaz skladnosti z veljavnimi predpisi o emisijah žvepla.

Privzeti faktorji emisije temeljijo na najnovejših razpoložljivih vrednostih IPCC. Izpeljejo se lahko iz Priloge VI k Uredbi Komisije (EU) št. 601/2012 o spremljanju emisij toplogrednih plinov in poročanju o njih v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁹.

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

B. METODE ZA DOLOČANJE EMISIJ

Družba v načrtu za spremljanje opredeli, katera metodologija spremljanja se uporablja za izračun porabe goriva za vsako vrsto ladje pod njeno odgovornostjo, in zagotavlja dosledno uporabo izbrane metode.

Pri izbiri metodologije spremljanja se upoštevajo izboljšanja zaradi večje točnosti v primerjavi z dodatnimi stroški.

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.

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

²⁹ UL L 181, 12.7.2012, str. 30–104.

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 vključuje 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 pristop 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).

Dobavnica za gorivo se zahteva na podlagi obstoječih pravil iz Priloge VI h Konvenciji MARPOL, ustrezne evidence pa se na ladji hranijo tri leta po dobavi ladijskega goriva in so 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 iz člena 6. 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 iz člena 6.

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/liter in določena za veljavno temperaturo za določeno meritev. Kadar vrednosti dejanske gostote niso na voljo, se po odobritvi 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 iz člena 6.

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/liter in določena za veljavno temperaturo za določeno meritev. Kadar vrednosti dejanske gostote niso na voljo, se po odobritvi 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.

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 iz člena 6.

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/liter in določena za veljavno temperaturo za določeno meritev. Kadar vrednosti dejanske gostote niso na voljo, se po odobritvi preveritelja uporabi standardni faktor gostote za zadevno vrsto goriva.

4. Metoda D: neposredne meritve emisij

Neposredne meritve emisij se lahko uporabljajo za plovbe s področja uporabe te uredbe in emisije v pristaniščih pod jurisdikcijo države članice. Izpuščeni CO₂ vključuje CO₂, ki ga izpustijo glavni motorji, pomožni motorji, kotli in generatorji inertnega plina. Za ladje, pri katerih 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 iz člena 6.

PRILOGA II

Spremljanje drugih za podnebje pomembnih informacij

A.- Spremljanje po posameznih plovbah (člen 9)

Družbe za spremljanje drugih za podnebje pomembnih informacij po posameznih plovbah (člen 9) upoštevajo naslednja pravila:

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.

Prepluta razdalja je lahko najkrajša razdalja med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda ali 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 iz člena 6 se podrobno navede uporabljeni izračun razdalje in po potrebi uporabljeni korekcijski faktor. Prepluta razdalja je izražena v navtičnih miljah.

Pri potniških ladjah se prepeljani tovor izrazi s številom potnikov. Pri vseh drugih kategorijah ladij se količina prepeljanega tovora izrazi v metričnih tonah in kubičnih metrih tovora.

Opravljen prevozna dejavnost se določi tako, da se prepluta razdalja pomnoži s količino prepeljanega tovora.

B. Spremljanje na letni ravni (člen 10)

Družbe za spremljanje drugih za podnebje pomembnih informacij na letni ravni upoštevajo naslednja pravila:

Vrednosti, ki jih je treba spremljati v skladu s členom 10, je treba določiti z združitvijo zadevnih podatkov po posameznih plovbah.

Povprečna energetska učinkovitost se spremlja na podlagi vsaj štirih kazalnikov, tj. 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.

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

- 1.1 Naslov predloga/pobude
- 1.2 Zadevna področja v strukturi ABM/ABB
- 1.3 Vrsta predloga/pobude
- 1.4 Cilji
- 1.5 Utemeljitev predloga/pobude
- 1.6 Trajanje ukrepa in finančnih posledic
- 1.7 Načrtovani načini upravljanja

2. UKREPI UPRAVLJANJA

- 2.1 Pravila o spremljanju in poročanju
- 2.2 Upravljavski in kontrolni sistem
- 2.3 Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

- 3.1 Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice
- 3.2 Ocenjene posledice za odhodke
 - 3.2.1 *Povzetek ocenjenih posledic za odhodke*
 - 3.2.2 *Ocenjene posledice za odobritve za poslovanje*
 - 3.2.3 *Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve*
 - 3.2.4 *Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom*
 - 3.2.5 *Udeležba tretjih oseb pri financiranju*
- 3.3 Ocenjene posledice za prihodke

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju.

1.2. Zadevna področja v strukturi ABM/ABB³⁰

Področje politike 34 = „Podnebni ukrepi“

1.3. Vrsta predloga/pobude

☒ Predlog/pobuda se nanaša na nov ukrep.

☐ Predlog/pobuda se nanaša na nov ukrep na podlagi pilotnega projekta/pripravljalnega ukrepa.³¹

☐ Predlog/pobuda se nanaša na podaljšanje obstoječega ukrepa.

☐ Predlog/pobuda se nanaša na **obstoječ ukrep, preusmerjen v nov ukrep.**

1.4. Cilji

1.4.1. Večletni strateški cilji Komisije, ki naj bi bili doseženi s predlogom/pobudo

Zmanjšati emisije toplogrednih plinov za vsaj 20 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, v ugodnih pogojih pa za 30 %; povečati delež obnovljivih virov energije v naši končni porabi energije na 20 % in za 20 % povečati energetske učinkovitost.

1.4.2. Posamezni cilji in zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Posamezni cilj št. 1

S podnebnimi ukrepi na ravni EU prispevati k dolgoročnemu cilju ustalitve koncentracij toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečevala nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem.

Zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Koda ABB 34 02: podnebni ukrepi na ravni EU in mednarodni ravni.

Posamezni cilj št. 2

³⁰

ABM: upravljanje po dejavnostih, ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

³¹

Po členu 49(6)(a) oz. (b) finančne uredbe.

Izvajati ambiciozne politike podnebnih ukrepov na mednarodni ravni za doseg dolgoročnega cilja ustalitve koncentracij toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečevala nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem.

Zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Koda ABB 34 02: podnebni ukrepi na ravni EU in mednarodni ravni.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne posledice naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Izvajanje sistema za spremljanje emisij toplogrednih plinov z ladij, poročanje o njih in njihovo preverjanje bi zagotovilo podatke o teh emisijah, ki so trenutno samo ocene, ker ni ustreznih zahtev glede poročanja. Pričakovati je mogoče, da bo spremljanje takih emisij ter kazalnikov porabe goriva in učinkovitosti ladij ter poročanje o njih okrepilo ozaveščenost v sektorju pomorskega prometa glede s tem povezanih stroškov goriva in možnosti za izboljšave.

Glede na oceno učinka se pričakujejo do 2-odstotna zmanjšanja emisij in prihranki pri gorivu v primerjavi z nespremenjenim stanjem. To zaradi nižjih računov za gorivo privede do letnih neto prihrankov pri stroških v višini do 1,2 milijarde EUR za sektor leta 2030.

1.4.4. Kazalniki rezultatov in posledic

Navedite, s katerimi kazalniki se bo spremljalo izvajanje predloga/pobude.

Število in delež ladij, ki spremljajo svoje emisije in poročajo o njih v skladu z uredbo, v primerjavi s številom ladij, ki pristajajo v pristaniščih EU.

Letne emisije CO₂ iz pomorskega prometa v okviru ukrepov EU, izmerjene na krovu in na podlagi porabe goriva.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno

Natančna količina emisij CO₂ in drugih toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, povezanega z EU, danes ni znana, ker se take emisije ne spremljajo in ker se o njih ne poroča. Pri oceni učinka in posvetovanju z deležniki je bilo ugotovljeno, da je zanesljiv sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) osnovni pogoj za vsak tržni ukrep, naj se ta uporablja na ravni EU ali svetovni ravni.

Z uvedbo sistema SPP, ki bi pomenil prvi korak, bi bilo mogoče več časa nameniti razpravam in odločanju o ciljih zmanjšanja emisij in tržnih ukrepih za doseg teh zmanjšanj s čim nižjimi stroški. To je še zlasti pomembno za razprave na svetovni ravni v organizaciji IMO. Zanesljiv sistem SPP bi moral prispevati tudi k odpravi tržnih ovir, zlasti tistih, ki so povezane s pomanjkljivimi informacijami o učinkovitosti ladij.

Za nadaljnja pojasnila je na voljo obrazložiten memorandum predloga.

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja EU

Ker so splošne zaveze glede podnebnih sprememb sprejete na ravni Unije, vključno s ciljem zmanjšanja emisij za sektor pomorskega prometa do leta 2050, kot je določen z belo knjigo o prometu, je učinkovito, da se tudi potrebna pravila za sistem SPP oblikujejo na tej ravni. Poleg tega bo s tem pravnim okvirom zagotovljena učinkovitost, ker se bo usklajeni sistem SPP uporabljal za ladijske plovbe med pristanišči različnih držav članic, ki pomenijo približno 90 % postankov v pristaniščih držav članic EU. Nadalje lahko ukrepanje na ravni EU prepreči izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, saj bodo tako za ladje, ki pristajajo v pristaniščih EU, veljale enake okoljske omejitve.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Ukrepi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v drugih sektorjih, zlasti EU-ETS kot največji sistem omejevanja emisij in trgovanja z njimi na svetu, kažejo potrebo po zanesljivih pravilih za spremljanje emisij, poročanje o njih in njihovo preverjanje. Cilj je zagotoviti skupno razumevanje opredelitve ene tone CO₂, ki ga izpusti naprava ali upravljavec.

1.5.4. Skladnost in možnosti sinergij z drugimi ustreznimi instrumenti

Čeprav so v predlaganih pravilih za sistem SPP za sektor pomorskega prometa v celoti upoštevani posebni vidiki te vrste prometa, je osnovni pristop k spremljanju in poročanju primerljiv s sistemom SPP, ki se uporablja v okviru EU-ETS.

To bi moralo omogočiti primerjavo prizadevanj za zmanjšanje emisij po različnih sektorjih in vrstah prometa.

1.6. Trajanje ukrepa in finančnih posledic

☐ Časovno omejen(-a) predlog/pobuda:

- ☐ trajanje predloga/pobude od [DD. MM.] LLLL do [DD. MM.] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL.

☒ Časovno neomejen(-a) predlog/pobuda:

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2016 in 2017,
- ki mu leta 2018 sledi izvajanje predloga/pobude v celoti.

1.7. Načrtovani načini upravljanja³²

☒ Neposredno centralizirano upravljanje – Komisija.

☐ Posredno centralizirano upravljanje – prenos izvajanja na:

- ☐ izvajalske agencije,
- ☐ organe, ki jih ustanovita Skupnosti³³,
- ☐ nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve,
- ☐ osebe, pooblašene za izvajanje določenih ukrepov v skladu z naslovom V Pogodbe o Evropski uniji in opredeljene v zadevnem temeljnem aktu v smislu člena 49 finančne uredbe.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami.

☐ Decentralizirano upravljanje s tretjimi državami.

☐ Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (*navedite*).

Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.

Opombe

Ukrepi, potrebni za izvajanje predlaganega sistema SPP, s proračunskimi posledicami so povezani izključno z razvojem orodij IT, natančneje razširitvijo obstoječih orodij, ki jih upravlja Evropska agencija za pomorsko varnost, vključno z upravnimi stroški. Sredstva za ta enkratni ukrep bo zagotovila Komisija v okviru proračunske vrstice 34 02 01 GD CLIMA.

Morebitno sodelovanje agencije EMSA je odvisno od ustrezne pomožne naloge agencije, ki jo mora sprožiti upravni odbor agencije EMSA.

³² Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

³³ Po členu 185 finančne uredbe.

Ker je delovanje orodja zelo avtomatizirano, je pričakovati, da bi ga lahko pozneje usvojilo obstoječe osebje agencije EMSA.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Komisija se bo zaradi spremljanja napredka pri delu redno sestajala s svetovalci za razvoj potrebnega orodja IT (razširitev obstoječega sistema THETIS, ki ga upravlja agencija EMSA).

2.2. Upravljavski in kontrolni sistem

2.2.1. Ugotovljena tveganja

S predlogom niso povezana proračunska tveganja, ki bi zahtevala ukrepe zunaj okvira rednega proračunskega nadzora EU.

2.2.2. Načrtovani načini kontrole

Posebni načini kontrole niso potrebni; kjer je to ustrezno, se uporabljajo standardni mehanizmi.

2.2.3. Stroški in koristi kontrol ter verjetna stopnja neskladnosti

Predvideni standardni mehanizmi naj ne bi privedli do dodatnih stroškov. Pri takih standardnih kontrolah neskladnosti ni pričakovati.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe.

Posebni ukrepi niso potrebni. Uporabljal se bo običajni okvir za pogodbe in javna naročila.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic.

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka [poimenovanje.....]	dif./nedif. ³⁴⁾	držav Efte ³⁵⁾	držav kandidat ³⁶⁾	tretjih držav	po členu 18(1)(aa) finančne

³⁴⁾ Dif. = diferencirana sredstva/nedif. = nediferencirana sredstva.

³⁵⁾ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

³⁶⁾ Države kandidatke in po potrebi potencialne države kandidatke z zahodnega Balkana.

	]					uredbe
2	34 02 01 [Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov EU]	dif.	NE	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic.

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka [poimenovanje.....]	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatk	tretjih držav	po členu 18(1)(aa) finančne uredbe
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/N E

3.2. Ocenjene posledice za odhodke

[Ta del je treba izpolniti v preglednici o proračunskih podatkih upravne narave (drugi dokument v prilogi k tej oceni finančnih posledic), ki se naloži v CISNET za posvetovanja med službami.]

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odhodke

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira		2		Ohranjanje in upravljanje naravnih virov						
GD: CLIMA				2016	2017	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	Število let	SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje										
34 02 01	obveznosti	(1)		0,500						0,500
	plačila	(2)		0,200	0,300					0,500
Številka proračunske vrstice	obveznosti	(1a)								
	plačila	(2a)								
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ³⁷										
Številka proračunske vrstice		(3)								
Odobritve za GD CLIMA SKUPAJ	obveznosti	= 1 + 1 a + 3		0,500						0,500

³⁷ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

	plačila	= 2 + 2 a + 3	0,200	0,300						0,500
--	---------	---------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,500							0,500
	plačila	(5)	0,200	0,300						0,500
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
Odobritve iz RAZDELKA 2 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6	0,500							0,500
	plačila	= 5 + 6	0,200	0,300						0,500

Če ima predlog/pobuda posledice za več razdelkov:

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)								
	plačila	(5)								
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 4 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6								
	plačila	= 5 + 6								

Razdelek večletnega finančnega okvira	5	„Upravní odhodki“
---------------------------------------	---	-------------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

GD: <.....>		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)					SKUPAJ
• Človeški viri		Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3		
• Drugi upravni odhodki							
GD <.....> SKUPAJ							
odobritve							

Odobritve iz RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ		(obveznosti skupaj = plačila skupaj)							
--	--	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2016	2017	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 5							
večletnega finančnega okvira SKUPAJ							
obveznosti		0,500					
plačila		0,200	0,300				

3.2.2. Ocenjene posledice za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije		vrsta 38	povpr ečni stroški	REALIZACIJE										SKUPAJ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
				Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
				Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
↓				število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški

³⁸

Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest itd.).
Kakor je opisan v oddelku 1.4.2 „Posamezni cilji ...“.

³⁹

3.2.3. Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve

3.2.3.1. Povzetek

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁴⁰	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
--	-------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--------

RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira								

Odobritve zunaj RAZDELKA 5⁴¹ večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira								

SKUPAJ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebe po odobritvah za upravne zadeve se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

⁴⁰

Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

⁴¹

Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.2. Ocenjene potrebe po človeških virih

- X Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
XX 01 01 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
XX 01 01 02 (delegacije)							
XX 01 05 01 (posredne raziskave)							
10 01 05 01 (neposredne raziskave)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ) ⁴²							
XX 01 02 01 (PU, ZU, NNS iz splošnih sredstev)							
XX 01 02 02 (PU, ZU, MSD, LU in NNS na delegacijah)							
XX 01 04 yy ⁴³	– na sedežu						
	– na delegacijah						
XX 01 05 02 (PU, ZU, NNS za posredne raziskave)							
10 01 05 02 (PU, ZU, NNS za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ							

XX je zadevno področje ali naslov.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

⁴² PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

⁴³ ABM: upravljanje po dejavnostih, ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- ☒ Predlog/pobuda je v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom.
- ☐ Za predlog/pobudo je potrebna sprememba zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Pojasnite zahtevano spremembo ter navedite zadevne proračunske vrstice in ustrezne zneske.

[...]

- ☐ Za predlog/pobudo je potrebna uporaba instrumenta prilagodljivosti ali sprememba večletnega finančnega okvira.⁴⁴

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

[...]

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

- ☒ V predlogu/pobudi ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb.
- V predlogu/pobudi je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁴⁴

Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- ☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - ☐ za lastna sredstva,
 - ☐ za razne prihodke.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica prihodkov	Odobritve na voljo za tekoče proračuns ko leto	Posledice predloga/pobude ⁴⁵					Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	
		Leto N	Leto N + 1	Leto N + 2	Leto N + 3			
Člen								

Za razne namenske prejemke navedite zadevne proračunske vrstice odhodkov.

[...]

Navedite metodo za izračun posledic za prihodke.

[...]

⁴⁵

Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 25 % stroškov pobiranja.