



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 6 март 2015 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
2013/0224 (COD)

17086/1/14
REV 1

CLIMA 119
ENV 1010
MAR 191
MI 1013
ONU 167
CODEC 2552
PARLNAT 302

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: Позиция на Съвета на първо четене с оглед приемането на РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО

- Приета от Съвета на 5 март 2015 г.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015 /...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно мониторинга, докладването и проверката
на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт
и за изменение на Директива 2009/16/ЕО**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ 67, 6.3.2014 г., стр. 170.

² Позиция на Европейския парламент от 16 април 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 5 март 2015 г. (все още непубликувана в Официален вестник). Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувана в Официален вестник).

като имат предвид, че:

- (1) В Директива 2009/29/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ и в Решение № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета², в които се призовава всички стопански сектори, включително и сектора на международния морски транспорт, да допринесат за постигане на намаления на емисиите, е предвидено, че: ако международно споразумение, което включва емисиите от международното мореплаване в своите цели за намаления в рамките на Международната морска организация (ИМО), не бъде одобрено от държавите членки или ако подобно споразумение чрез Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата не бъде одобрено от Общността до 31 декември 2011 г., Комисията следва да направи предложение за включване на емисиите от международно мореплаване в ангажимента на Общността за намаляване на емисиите, с цел предложението да влезе в сила до 2013 г. Такова предложение следва да сведе до минимум възможни отрицателни последици за конкурентоспособността на Общността, като същевременно с това се вземат предвид възможните ползи за околната среда.
- (2) Морският транспорт оказва влияние върху световния климат и качеството на въздуха вследствие на отделяните емисии на въглероден диоксид (CO₂) и други емисии, като азотни оксиди (NO_x), серни оксиди (SO_x), метан (CH₄), прахови частици и сажди.

¹ Директива 2009/29/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с оглед подобряване и разширяване на схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове на Общността (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 63).

² Решение № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно усилията на държавите-членки за намаляване на техните емисии на парникови газове, необходими за изпълнение на ангажиментите на Общността за намаляване на емисиите на парникови газове до 2020 г. (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 136).

- (3) Международното морско корабоплаване продължава да бъде единственото средство за транспорт, което не е включено в ангажимента на Съюза за намаление на емисиите на парникови газове. Съгласно оценката на въздействието, придружаваща предложението за настоящия регламент, в периода между 1990 г. и 2007 г. емисиите на CO₂ на Съюза, дължащи се на международното корабоплаване, са нараснали с 48 %.
- (4) С оглед на бързо развиващото се научно схващане за въздействието на несвързаните с CO₂ емисии от морския транспорт върху климата в световен мащаб, в контекста на настоящия регламент следва редовно да се извършва актуална оценка на това въздействие. Въз основа на своите оценки Комисията следва да анализира изводите по отношение на политиките и мерките, целящи намаление на тези емисии.
- (5) В Резолюция на Европейския парламент от 5 февруари 2014 г. относно рамката за политиките в областта на климата и енергетиката за периода до 2030 г. Комисията и държавите членки се призовават да определят обвързваща цел на ЕС за постигане до 2030 г. на намаление на емисиите на парникови газове в Съюза с най-малко 40 % спрямо равнищата от 1990 г. Европейският парламент посочва освен това, че всички сектори на икономиката ще трябва да допринесат за намалението на емисиите на парникови газове, ако Съюзът иска да участва на справедлива основа в световните усилия.
- (6) В заключенията си от 23 и 24 октомври 2014 г. Европейският съвет утвърди като обвързваща цел на ЕС постигането до 2030 г. на намаление на емисиите на парникови газове в Съюза с най-малко 40 % спрямо равнищата от 1990 г. Европейският съвет освен това посочи колко е важно да се намалят емисиите на парникови газове и рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в сектора на транспорта, и прикани Комисията да проучи допълнително инструменти и мерки за постигане на цялостен и технологично неутрален подход, предназначен, *inter alia*, за насърчаване на намалението на емисиите и енергийната ефективност в транспорта.

- (7) В седмата програма за действие в областта на околната среда¹ се подчертава, че всички сектори на икономиката ще трябва да допринесат за намалението на емисиите на парникови газове, ако Съюзът иска да участва на справедлива основа в световните усилия. Във връзка с това в седмата програма се изтъква, че Бялата книга за транспорта от 2011 г. трябва да бъде подкрепена със силна политическа рамка.
- (8) През юли 2011 г. ИМО прие технически и експлоатационни мерки, по-специално въвеждането на конструктивен индекс за енергийна ефективност (EEDI) за новите кораби и корабни планове за управление на енергийната ефективност (SEEMP), които ще внесат подобрение, изразяващо се в снижаване на очакваното нарастване на емисиите на парникови газове, но само тези мерки не могат да доведат до намалението в абсолютно изражение на емисиите на парникови газове от международното корабоплаване, което е необходимо във връзка с усилията за постигане на глобалната цел за ограничаване повишението на световната температура до 2°C.
- (9) Съгласно данни на ИМО чрез използване на експлоатационни мерки и прилагане на съществуващи технологии е възможно да се постигне намаление на специфичното енергопотребление и на емисиите на CO₂ от корабите с до 75 %; значителна част от тези мерки могат да се считат за ефективни от гледна точка на разходите и като такива те биха могли да доведат до нетни ползи за сектора, тъй като намалението на разходите за гориво осигурява откупуване на съответните експлоатационни или инвестиционни разходи.

¹ Решение № 1386/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2020 година „Да живеем добре в пределите на нашата планета“ (ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 171).

- (10) Най-добрият възможен вариант за намаление на емисиите на CO₂ от корабоплаването на равнището на Съюза остава въвеждането на система за мониторинг, докладване и проверка (наричана по-долу „система за МДП“) на емисиите на CO₂ въз основа на данните за консумацията на гориво на корабите, като първа стъпка от поетапен подход за включването на емисиите от морския транспорт в ангажимента на Съюза за намаление на емисиите на парникови газове, наред с емисиите от други сектори, които вече допринасят за този ангажимент. Публичният достъп до данни за емисиите ще допринесе за премахване на пазарните пречки, които препятстват въвеждането на много мерки, чиито ползи надхвърлят свързаните с тях разходи и които биха намалили емисиите на парникови газове от сектора на морския транспорт.
- (11) Приемането на мерки за намаление на емисиите на парникови газове и консумацията на гориво се затруднява от наличието на пазарни пречки, например липсата на надеждна информация за ефективността при използване на горивото на корабите или на технологиите, прилагани при реконструкцията на кораби, липсата на достъп до финансиране за подобряване на енергийната ефективност на корабите и разделението на стимулите, изразяващо се във факта, че корабособствениците не биха спечелили от евентуални свои инвестиции в енергийна ефективност, в случаите когато сметките за гориво се плащат от операторите.
- (12) Резултатите от консултацията със заинтересованите страни и обсъжданията с международни партньори показват, че за включването на емисиите от морския транспорт в ангажимента на Съюза за намаление на емисиите на парникови газове следва да се приложи поетапен подход, при който първа стъпка е въвеждането на надеждна система за МДП на емисиите на CO₂ от морския транспорт, като тези емисии се остойностяват на по-късен етап. Такъв подход би улеснил постигането на значителен напредък в международен план за договарянето на цели за намаление на емисиите на парникови газове, както и на по-нататъшни мерки за постигане на тези намаления при минимални разходи.

- (13) Очаква се въвеждането на система на Съюза за МДП да доведе до 2030 г. до намаление на емисиите с 2 % в сравнение с тези, до които би довела обичайната практика, както и до намаление на сумарните нетни разходи с до 1,2 милиарда евро, тъй като тази система може да допринесе за отстраняване на пазарните пречки, по-специално на пречките, свързани с липсата на информация за енергийната ефективност на корабите, като осигури сравнима и надеждна информация относно консумацията на гориво и енергийната ефективност на съответните пазари. Подобно намаление на транспортните разходи би улеснило международната търговия. Освен това, наличието на надеждна система за МДП е предпоставка за въвеждането на всяка една пазарна мярка, стандарт за ефективност или друга мярка, независимо дали се прилага на равнището на Съюза или на световно равнище. Тази система осигурява също така надеждни данни, необходими за точно задаване на цели за намаление на емисиите, както и за оценка на приноса на морския транспорт за постигането на нисковъглеродна икономика. Предвид международния характер на корабоплаването предпочитаният и най-ефективен метод за намаление на емисиите на парникови газове от международния морски транспорт би бил посредством глобално споразумение.
- (14) От значение за мониторинга следва да се считат всички плавания в рамките на Съюза, всички входящи плавания от последното пристанище на акостиране извън Съюза до първото пристанище на акостиране в Съюза и всички изходящи плавания от пристанище в Съюза до следващото пристанище на акостиране извън Съюза, включително плавания под баласт. Емисиите на CO₂ в пристанищата на Съюза, включително емисиите, дължащи се на кораби на котвена стоянка или движещи се в рамките на пристанището, също следва да бъдат включени в отчитането, още повече че съществуват специални мерки за тяхното намаление или избягване. Тези правила следва да се прилагат по недискриминационен начин за всички кораби, независимо под какво знаме плават. Тъй като настоящият регламент обаче е насочен към морския транспорт, той следва да не въвежда изисквания за мониторинг, докладване и проверка на движението и дейностите на кораби, които не се извършват с цел превоз на товари или пътници за търговски цели, като дейности по драгиране, разбиване на лед, полагане на тръби и офшорни съоръжения.

- (15) За да се осигури равнопоставеност за корабите, които извършват дейност при по-неблагоприятни климатични условия, следва да е възможно включването в данните, обект на мониторинг въз основа на настоящия регламент, на специална информация относно ледовия клас на кораба и плаването през заледени води.
- (16) Предлаганата система за МДП следва да бъде под формата на регламент поради сложния и силно технически характер на въвежданите разпоредби, необходимостта от еднообразни правила, които да се прилагат в целия Съюз и да отразяват международния характер на морския транспорт, включващ многобройни кораби, посещаващи пристанища в различни държави членки, а също и за да се улесни прилагането в целия Съюз.
- (17) За да бъде системата на Съюза за МДП надеждна, тя следва да се основава на изчисление на емисиите въз основа на данни за консумираното гориво при плавания от и до пристанища в Съюза, тъй като данните за доставките на гориво не биха могли да послужат за достатъчно точни оценки на консумацията на гориво при разглежданите случаи поради големия обем на горивните резервоари на корабите.
- (18) Системата на Съюза за МДП следва да включва и друга информация от значение, която да дава възможност за определяне на ефективността на корабите или за допълнителния анализ на факторите за промените в емисиите, като същевременно запазва поверителния характер на търговската или промишлената информация. Подобен обхват осигурява също така съгласуваност на системата на Съюза за МДП с международните инициативи за въвеждане на стандарти за ефективност на съществуващите кораби, включващи и експлоатационни мерки, и допринася за отстраняване на пазарните пречки, свързани с липсата на информация.

- (19) С цел да сведе до минимум административната тежест за корабособствениците и операторите, по-специално за малките и средните предприятия, както и за да се оптимизира съотношението между разходите и ползите на системата за МДП, без да се застраши целта да бъде обхванат преобладаващ дял от емисиите на парникови газове от морския транспорт, правилата за МДП следва да се прилагат само за обектите с големи емисии. След подробен обективен анализ на размерите и емисиите на корабите, отплаващи от и пристигащи в пристанища на Съюза, бе избрана прагова стойност от 5000 бруто тона (БТ). Корабите с тонаж над 5000 БТ представляват около 55 % от броя на корабите, посещаващи пристанища в Съюза, и генерират около 90 % от съответните емисии. Тази недискриминационна прагова стойност ще осигури обхващането на най-значимите емитери на парникови газове. Евентуална по-ниска прагова стойност би довела до по-голяма административна тежест, а по-висока стойност би намалила включените в обхвата емисии и по този начин би снизила ефективността на системата за МДП.
- (20) С оглед допълнително намаляване на административната тежест за корабособствениците и операторите, правилата за мониторинг следва да бъдат насочени към емисиите на CO₂, тъй като това е най-значимият парников газ, отделен от морския транспорт.
- (21) Правилата следва да са съобразени със съществуващите изисквания и с вече наличните данни на борда на корабите; по тази причина на дружествата следва да се даде възможност да изберат един от следните четири метода за мониторинг: използване на разписките за доставено гориво, мониторинг на резервоарите за корабно гориво на борда, разходомери за съответните горивни процеси или преки измервания на емисиите. Направеният избор следва да се документира със специален за конкретния кораб мониторингов план, в който следва да се съдържат и допълнителни подробности относно прилагането на избрания метод.

- (22) Всяко дружество, носещо отговорност за пълен отчетен период на даден кораб, изпълняващ корабоплавателни дейности, следва да се счита за отговорно за спазване на всички задължения за мониторинг и докладване, възникнали във връзка с този отчетен период, включително за представянето на утвърден като удовлетворителен доклад за емисиите. В случай на смяна на дружеството новото дружество следва да отговаря само за задълженията за мониторинг и докладване за отчетния период, през който е настъпила смяната на дружеството. За да се улесни изпълнението на тези задължения, новото дружество следва да получи копие от последния мониторингов план, както и документ за спазени изисквания, ако е приложимо.
- (23) На настоящия етап системата на Съюза за МДП следва да не обхваща други парникови газове, причинители на изменение на климата или други замърсители на въздуха, за да се избегнат изисквания за инсталиране на недостатъчно надеждно или търговско недостъпно измервателно оборудване, което би могло да попречи на прилагането на системата на Съюза за МДП.
- (24) В Международната конвенция на ИМО за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) се предвижда задължителното прилагане на EEDI за нови кораби, както и използването на SEEMP за цялата световна флота.

- (25) За да се сведе до минимум административната тежест за корабособствениците и операторите, докладването и публикуването на докладваната информация следва да бъде организирано на годишна база. Очакванията са, че с ограничаване на публикуваната информация за емисиите, консумацията на гориво и ефективността до средногодишни и обобщени стойности следва да бъде решен и въпросът с поверителността. За да се гарантира, че при разкриването на информация не е нарушена защитата на законни икономически интереси, които имат предимство пред обществения интерес, в изключителни случаи по искане на дружеството следва да се приложи различно ниво на обобщаване на данни. Докладваните на Комисията данни следва да бъдат включвани в статистическата информация, доколкото тези данни са от значение за разработването, създаването и разпространението на европейска статистика в съответствие с Решение 2012/504/ЕС на Комисията¹.
- (26) С проверка, извършвана от акредитирани проверяващи органи, следва да се гарантира, че мониторинговите планове и докладите за емисиите са точни, както и че при тях са спазени изискванията, установени в настоящия регламент. Като важен елемент за опростяване на проверката проверяващите органи следва да проверяват достоверността на данните, като сравняват докладваните данни с оценки, основаващи се на информация и характеристики от проследяване на движението на корабите. Такива оценки могат да бъдат предоставяни от Комисията. За да се осигури безпристрастност, проверяващите органи следва да са независими и компетентни правни субекти, акредитирани от национални органи по акредитация, създадени съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета².

¹ Решение 2012/504/ЕС на Комисията от 17 септември 2012 г. относно Евростат (ОВ L 251, 5.8.2012 г., стр. 49).

² Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

- (27) Издаденият от проверяващия орган документ за спазени изисквания следва да се съхранява на борда на корабите, за да се докаже спазването на изискванията за мониторинг, докладване и проверка. Проверяващите органи следва да информират Комисията за издаването на подобни документи.
- (28) Въз основа на опита от изпълнението на сходни задачи във връзка с морската безопасност Европейската агенция за морска безопасност (EMSA), в рамките на своя мандат, следва да съдейства на Комисията чрез изпълнението на определени задачи.
- (29) Осигуряването на изпълнението на задълженията, свързани със системата за МДП, следва да се основава на съществуващи инструменти, а именно на въведените в съответствие с Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ и Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета², както и на информацията за издаването на документи за спазени изисквания. Документът, потвърждаващ спазването по отношение на кораба на задълженията за мониторинг и докладване следва да бъде добавен към списъка на свидетелствата и документите, посочен в приложение IV към Директива 2009/16/ЕО.
- (30) Държавите членки следва да се стремят да проверяват корабите, които влизат в пристанища под тяхна юрисдикция и за които не е налична определена изискуема информация относно документа за спазени изисквания.
- (31) Нарушението на разпоредбите на настоящия регламент следва да води до налагането на санкции. Държавите членки следва да установят система от такива санкции. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.

¹ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

² Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

- (32) За кораби, за които не са спазени изискванията за мониторинг и докладване през два или повече последователни отчетни периода, и когато другите мерки за осигуряване на изпълнението не са довели до спазването им, е уместно да се предвиди и възможност за експулсиране. Тази мярка следва да се прилага по такъв начин, че да се даде възможност за коригиране на нарушението в рамките на разумен срок.
- (33) Държавите членки, които нямат морски пристанища на своя територия и не разполагат с кораби, плаващи под тяхно знаме и попадащи в приложното поле на настоящия регламент, или които са закрили националните си корабни регистри, следва да могат да се ползват от дерогация от свързаните със санкциите разпоредби на настоящия регламент, докато нямат кораби, плаващи под тяхно знаме.
- (34) Системата на Съюза за МДП следва да послужи като модел за въвеждане на световна система за МДП. Въвеждането на световна система за МДП е за предпочитане, тъй като тя би могла да се счита за по-ефективна поради по-големия си обхват. В този контекст и с цел да се улесни разработването на международни правила в рамките на ИМО за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове от морския транспорт, Комисията следва редовно да споделя информация от значение относно прилагането на настоящия регламент с ИМО и други имащи отношение международни организации и да предава съответните материали в ИМО. Когато бъде постигнато споразумение за световна система за МДП, Комисията следва да преразгледа системата на Съюза за МДП, за да я съгласува със световната система.

- (35) С цел да се вземат предвид съответните международни правила и международните и европейските стандарти, както и технологичните и научните постижения на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за преразглеждане на някои технически аспекти на мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ от корабите, както и за допълнително уточняване на правилата за проверка на дейностите и методите за акредитиране на проверяващите органи. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и съвременно предаване по подходящ начин на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.
- (36) С цел да се осигурят еднакви условия за използването на стандартни образци за мониторинга на емисиите на CO₂ и на друга информация от значение, за използването на автоматични системи и стандартни електронни образци за последователното докладване на емисиите CO₂ и на друга информация от значение до Комисията и органите на съответните държави на знамето, както и за уточняване на техническите правила, определящи приложимите параметри за категориите кораби, различни от пътнически кораби, ро-ро кораби и контейнеровози, и за преразглеждането на посочените параметри на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹.

¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (37) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно да се осигури мониторинг, докладване и проверка на корабните емисии на CO₂ като първа стъпка от поетапен подход за намаление на емисиите на парникови газове, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки поради международния характер на морския транспорт, а поради неговия обхват и последици може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (38) Правилата за въвеждане на система за МДП следва да са съобразени с Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ и на Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета².
- (39) Настоящият регламент следва да влезе в сила на 1 юли 2015 г., за да се осигури достатъчно време на държавите членки и съответните заинтересовани страни да предприемат необходимите мерки за ефективното му прилагане преди началото на първия отчетен период на 1 януари 2018 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

¹ Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни (ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31).

² Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1)

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

В настоящия регламент се установяват правила за точното извършване на мониторинг, докладване и проверка на емисиите на въглероден диоксид (CO₂) и на друга информация от значение по отношение на корабите, които пристигат, намират се във или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава членка, с оглед да се насърчи намалението на емисиите на CO₂ от морския транспорт по ефективен от гледна точка на разходите начин.

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага по отношение на корабите с брутен тонаж над 5000 във връзка с техните емисии на CO₂, отделени при плаванията им от последното им пристанище на акостиране до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, както и от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка до следващото пристанище на акостиране, а също и при плаванията в пристанища на акостиране под юрисдикцията на държава членка.
2. Настоящият регламент не се прилага по отношение на военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопреработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства, или държавни кораби, използвани с нетърговска цел.

Член 3
Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „емисии на CO₂“ означава изпускането на CO₂ в атмосферата от кораби;
- б) „пристанище на акостиране“ означава пристанище, в което корабът спира да натовари или разтовари товари, или да качи или да свали пътници; следователно са изключени спирането с цел единствено зареждане на гориво, попълване на запасите, смяна на екипаж, въвеждане в сух док или извършване на ремонт на кораба и/или неговото оборудване, спирането в пристанище, поради нужда от помощ или бедствено положение, прехвърлянето от кораб на кораб, извършено извън пристанищата, както и спирането единствено с цел подслон от неблагоприятни метеорологични условия или необходимо поради дейности по издирване и спасяване;
- в) „плаване“ означава всяко движение на кораб, което започва или завършва в пристанище на акостиране и което служи за превоз на пътници или товари с търговска цел;
- г) „дружество“ означава корабособственикът или всяка друга организация или физическо лице, като например управител или беърбоут чартър, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика ;

- д) „брутен тонаж“ (БТ) означава брутен тонаж, изчислен в съответствие с правилата за измерване на тонажа, съдържащи се в приложение 1 към Международната конвенция за тонажното измерване на корабите, приета от Международната морска организация (ИМО) в Лондон на 23 юни 1969 г., или във всяка заместваща я конвенция;
- е) „проверяващ орган“ означава правен субект, извършващ дейности по проверка, който е акредитиран от национален орган по акредитация в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008, както и в съответствие с настоящия регламент;
- ж) „проверка“ означава дейности, извършвани от проверяващ орган за оценка на съответствието на предадените от дружеството документи с изискванията по настоящия регламент;
- з) „документ за спазени изисквания“ означава специален документ за кораба, издаден на дружество от проверяващ орган, с който се потвърждава, че по отношение на кораба са спазени изискванията на настоящия регламент през конкретен отчетен период;
- и) „друга информация от значение“ означава информация, свързана с емисиите на CO₂ от консумацията на горива, транспортната работа и енергийната ефективност на корабите, която дава възможност да се анализират тенденциите при емисиите и да се оценят работните показатели на корабите;
- й) „емисионен фактор“ означава осредненото количество емисии на парников газ, отнесено към данните за дейността на даден пораждащ емисии поток, като се приема, че има пълно окисляване при горенето и пълно превръщане при всички останали химични реакции;

- к) „неопределеност“ означава параметрична величина, свързана с резултата от определянето на дадено количество, която характеризира дисперсията на стойностите, които е разумно приемливо да бъдат приписани на това количество, като се вземе предвид влиянието и на системните и на случайните фактори, която е изразена в проценти и описва доверителен интервал около средната стойност, обхващащ 95 % от получените стойности, като се взема предвид всяка възможна асиметрия на разпределението на стойностите;
- л) „консервативен“ означава набор от допускания, който гарантира, че няма да се получи недооценяване на годишните емисии или надценяване на изминатите разстояния или количеството превозени товари;
- м) „отчетен период“ означава една календарна година, през която емисиите на CO₂ трябва да бъдат подложени на мониторинг и докладвани. За плавания, които започват и завършват в две различни календарни години, мониторингът и докладваните данни се отчитат за първата календарна година;
- н) „кораб на котвена стоянка“ означава кораб, който е стабилно акостирал или закотвен в пристанище, попадащо под юрисдикцията на държава членка, докато товари, разтоварва или ношува, включително времето, прекарано извън товарните операции;
- о) „ледови клас“ означава обозначение, дадено на кораб от компетентните национални органи на държавата на знамето или от организация, призната от тази държава, което показва, че корабът е бил проектиран за плаване през заледени морски води.

ГЛАВА II

МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ

РАЗДЕЛ 1

ПРИНЦИПИ И МЕТОДИ ЗА МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ

Член 4

Общи принципи за мониторинг и докладване

1. В съответствие с членове 8—12 дружествата извършват мониторинг и докладват за всеки от своите кораби във връзка със съответните параметри по време на даден отчетен период. Те извършват мониторинга и докладването по отношение на всички пристанища под юрисдикцията на държава членка, както и за всички плавания до или от пристанище под юрисдикцията на държава членка.
2. Мониторингът и докладването са цялостни и включват емисиите на CO₂ от изгарянето на горива, докато корабът е в морето, както и на котвена стоянка. Дружествата прилагат подходящи мерки за предотвратяване на всякакви пропуски в данните за отчетния период.
3. Мониторингът и докладването са последователни и сравними във времето. За тази цел дружествата използват за мониторинга едни и същи методики и масиви от данни, като отчитат евентуални изменения, преминали през оценка от страна на проверяващия орган.

4. Дружествата получават, записват, компилират, анализират и документират данни от мониторинга, включително допускания, препратки, емисионни фактори и данни за дейността, по прозрачен начин, който дава възможност за възпроизвеждане на определянето на емисиите на CO₂ от проверяващия орган.
5. Дружествата гарантират, че определянето на емисиите не е нито системно, нито съзнателно неточно. Те установяват и намаляват риска от всеки източник на неточности.
6. Дружествата осигуряват разумна степен на увереност в достоверността на данните за емисиите на CO₂, подлежащи на мониторинг и докладване.
7. Дружествата се стремят да вземат предвид препоръките, включени в докладите от проверката, изготвени в съответствие с член 13, параграф 3 или 4, при своя последващ мониторинг и докладване.

Член 5

Методи за мониторинг на емисиите на CO₂ и на друга информация от значение

1. За целите на член 4, параграфи 1, 2 и 3 дружествата определят за всеки от своите кораби емисиите на CO₂ в съответствие с някой от методите, посочени в приложение I, извършват мониторинг на друга информация от значение, в съответствие с правилата, установени в приложение II или приети в съответствие с приложение II.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 за изменение на методите, определени в приложение I, и правилата, посочени в приложение II, за да се вземат предвид съответните международни правила, както и международните и европейските стандарти. На Комисията също така се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 за изменение на приложения I и II с цел определените в тях елементи от методите за мониторинг да бъдат усъвършенствани съобразно технологичните и научните постижения.

РАЗДЕЛ 2

МОНИТОРИНГОВ ПЛАН

Член 6

Съдържание и представяне на мониторинговия план

1. До 31 август 2017 г. дружествата представят на съответните проверяващи органи за всеки от своите кораби мониторингов план, в който е посочен избраният метод за мониторинг и докладване на емисиите на CO₂ и на друга информация от значение.
2. Независимо от параграф 1, за корабите, които попадат в обхвата на настоящия регламент за пръв път след 31 август 2017 г., дружеството представя на проверяващия орган мониторингов план без неоправдано забавяне и не по-късно от два месеца след първото акостиране на всеки кораб в пристанище под юрисдикцията на държава членка.

3. Мониторинговият план се състои от пълна и прозрачно съставена документация относно метода за мониторинг на съответния кораб и съдържа най-малко следните елементи:
- а) идентификационни данни и тип на кораба, включително името на кораба, неговия идентификационен номер в ИМО, неговото пристанище на регистрация или пристанище на домуване, както и името на корабособственика;
 - б) наименованието на дружеството и данни за адрес, телефон и адрес на електронна поща на лице за контакт;
 - в) описание на следните източници на емисии на CO₂ на борда на кораба: основни двигатели, спомагателните двигатели, газови турбини, котли и генератори на инертен газ, както и използваните видове гориво;
 - г) описание на процедурите, системите и отговорностите, използвани за актуализиране на списъка на източниците на емисии на CO₂ през отчетния период;
 - д) описание на процедурите, използвани за мониторинг на пълнотата на списъка на плаванията;

- е) описание на процедурите за мониторинг на консумацията на гориво на кораба, включително:
- i) избрания от предвидените в приложение I метод за изчисляване на консумираното количество гориво от всеки източник на емисии на CO₂, включително, когато е приложимо, описание на използваното измервателно оборудване;
 - ii) процедурите за измерване на количеството заредено гориво и горивото в резервоарите, описание на използваното измервателно оборудване и на процедурите за записване, извличане, предаване и съхранение на информацията за измерванията, в зависимост от случая;
 - iii) метода за определяне на плътността, когато се прилага такъв метод;
 - iv) процедура, осигуряваща съответствие на общата неопределеност на измерването на горивото с изискванията по настоящия регламент, по възможност с препратка към националното право, условията на клиентските договори или стандартите за точност на доставчиците на гориво;
- ж) отделните емисионни фактори, използвани за всеки вид гориво или, в случаите на използване на алтернативни горива — методиките за определяне на емисионните фактори, включително методиката за вземане на проби, методите за анализи описание на използваните лаборатории, заедно с акредитацията по ISO 17025 на тези лаборатории, когато има такава;

- з) описание на процедурите за определяне на данните за дейността при всяко плаване, включително:
 - i) процедурите, отговорностите и източниците на данни за определяне и записване на изминатото разстояние;
 - ii) процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на носения товар и броя на пътниците, когато е приложимо;
 - iii) процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на прекараното време в морето, между пристанището на отплаване и пристанището на пристигане;
 - и) описание на метода, използван за определяне на заместващи данни за попълване на пропуски в данните;
 - й) лист за отразяване на измененията, в който се отбелязват всички данни за преработването на плана.
4. В мониторинговия план може да се съдържа и информация за ледовия клас на кораба и/или процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на изминатото разстояние и продължителността на плаването през заледени води.
5. Дружествата използват стандартизирани мониторингови планове, основаващи се на образци. Образците, включително техническите правила за еднаквото им прилагане, се установяват от Комисията чрез актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

Член 7

Изменения на мониторинговия план

1. Дружествата проверяват редовно, и най-малко веднъж годишно, дали мониторинговият план на кораба отразява характера и функционирането на кораба и дали методиката за мониторинг може да бъде подобрена.
2. Дружествата изменят мониторинговия план във всеки един от следните случаи:
 - а) когато е настъпила смяна на дружеството;
 - б) при поява на нови емисии на CO₂, дължащи се на нови източници на емисии или на използването на нови горива, които още не са включени в мониторинговия план;
 - в) когато промяна в наличните данни, дължаща се на използването на нови видове измервателно оборудване, нови методи за вземане на проби или методи за анализ или други причини, може да засегне точността на определянето на емисиите на CO₂;
 - г) ако бъде установено, че данните, получени от прилагания метод за мониторинг, са неточни;
 - д) ако бъде установено, че някоя част от мониторинговия план не е в съответствие с изискванията по настоящия регламент и от дружеството се изисква да го преработи съгласно член 13, параграф 1.
3. Дружествата уведомяват проверяващите органи без неоправдано забавяне за всякакви предложения за изменения в мониторинговия план.

4. Измененията в мониторинговия план по параграф 2, букви б), в) и г) от настоящия член подлежат на оценка от проверяващия орган в съответствие с член 13, параграф 1. След проверката проверяващият орган уведомява дружеството дали при измененията е постигнато съответствие.

РАЗДЕЛ 3

МОНИТОРИНГ НА ЕМИСИИТЕ НА CO₂ И ДРУГА ИНФОРМАЦИЯ ОТ ЗНАЧЕНИЕ

Член 8

Мониторинг на дейностите през отчетния период

От 1 януари 2018 г. въз основа на мониторинговия план, преминал оценка в съответствие с член 13, параграф 1, дружествата извършват мониторинг на емисиите на CO₂ за всеки кораб на база плаване и на годишна база, посредством прилагане на подходящ метод за определяне на емисиите на CO₂ измежду предвидените в част Б от приложение I и посредством изчисляване на емисиите на CO₂ в съответствие с част А от приложение I.

Член 9

Мониторинг на база плаване

1. Въз основа на мониторинговия план, преминал оценка в съответствие с член 13, параграф 1, за всеки кораб, пристигащ във или отплаващ от, както и за всяко плаване от или към пристанище под юрисдикцията на държава членка дружествата извършват мониторинг в съответствие с част А от приложение I и с част А от приложение II на следните параметри:
 - а) пристанище на отплаване и пристанище на пристигане, включително дата и час на отплаването и пристигането;
 - б) количество и емисионен фактор за всеки вид от общо консумираното гориво;
 - в) отделен CO₂;
 - г) изминато разстояние;
 - д) време, прекарано в морето;
 - е) превозен товар;
 - ж) изпълнена транспортна работа.

Когато е приложимо, дружествата могат да извършват мониторинг и на информацията, свързана с ледовия клас на кораба и с плаването през заледени води.

2. Чрез дерогация от параграф 1 от настоящия член и без да се засяга член 10, дружествата са освободени от задължението да извършват мониторинг по отношение на конкретен кораб на посочената в параграф 1 от настоящия член информация на база плаване, ако:
- а) всички плавания на кораба по време на отчетния период започват или завършват в пристанище под юрисдикцията на държава членка; и
 - б) в съответствие със своя график корабът извършва повече от 300 плавания по време на отчетния период.

Член 10

Мониторинг на годишна база

Въз основа на мониторинговия план, преминал оценка в съответствие с член 13, параграф 1, за всеки кораб и за всяка календарна година дружествата извършват, в съответствие с посоченото в част А от приложение I и част Б от приложение II, мониторинг на следните параметри:

- а) количество и емисионен фактор за всеки вид от общо консумираното гориво;
- б) общо количество отделен CO₂ в обхвата на настоящия регламент;
- в) общо количество емисии на CO₂ от всички плавания между пристанища под юрисдикцията на държава членка;
- г) общо количество емисии на CO₂ от всички плавания, започнали от пристанища под юрисдикцията на държава членка;

- д) общо количество емисии на CO₂ от всички плавания до пристанища под юрисдикцията на държава членка;
- е) емисии на CO₂, отделени при престой на котвена стоянка в пристанища под юрисдикцията на държава членка;
- ж) общо изминато разстояние;
- з) общо време, прекарано в морето;
- и) общо изпълнена транспортна работа;
- й) средна енергийна ефективност.

Дружествата могат да извършват мониторинг на информацията, свързана с ледовия клас на кораба и с плаването през заледени води, когато е приложимо.

Дружествата могат също така да извършват мониторинг на консумираното количество гориво и на отделения CO₂, като правят разбивка въз основа на други критерии, определени в мониторинговия план.

РАЗДЕЛ 4

ДОКЛАДВАНЕ

Член 11

Съдържание на доклада за емисиите

1. От 2019 г. нататък, до 30 април всяка година дружествата представят на Комисията и на органите на съответните държави на знамето доклад за емисиите относно емисиите на CO₂ и друга информация от значение за целия отчетен период и за всеки кораб, за който отговарят, който е бил утвърден като удовлетворителен от проверяващ орган в съответствие с член 13.
2. При смяна на дружеството новото дружество гарантира, че по отношение на всеки кораб, за който отговаря, са спазени изискванията на настоящия регламент през целия отчетен период, по време на който е поело отговорност за съответния кораб.
3. В доклада за емисиите дружествата включват следната информация:
 - a) идентификационни данни на кораба и дружеството, включително:
 - i) името на кораба;
 - ii) идентификационния номер в ИМО;

- iii) пристанището на регистрацията или пристанището на домуване;
 - iv) ледовия клас на кораба, ако е включен в мониторинговия план;
 - v) техническата ефективност на кораба (конструктивния индекс за енергийна ефективност (EEDI) или оценената индексна стойност (EIV), съгласно Резолюция МЕРС.215 (63) на ИМО, когато е приложимо);
 - vi) наименованието на корабособственика;
 - vii) адреса на корабособственика и неговото основно място на дейност;
 - viii) наименованието на дружеството (ако дружеството и корабособственикът са различни);
 - ix) адреса на дружеството (ако дружеството и корабособственикът са различни) и неговото основно място на дейност;
 - x) адрес, телефон и адрес на електронна поща на лице за контакт;
- б) идентификационни данни на проверяващия орган, оценил доклада за емисиите;
 - в) информация относно използвания метод за мониторинг и съответното ниво на неопределеност;
 - г) резултатите от годишния мониторинг на параметрите в съответствие с член 10.

Член 12

Формат на доклада за емисиите

1. Докладът за емисиите се подава посредством автоматични системи и формати за обмен на данни, включително електронни образци.
2. Комисията определя чрез актове за изпълнение техническите правила за определяне на форматите за обмен на данни, включително на електронните образци. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

ГЛАВА III

ПРОВЕРКА И АКРЕДИТИРАНЕ

Член 13

Обхват на дейностите по проверката и доклад от проверката

1. Проверяващият орган оценява съответствието на мониторинговия план с изискванията, установени в членове 6 и 7. Когато при оценката на проверяващия орган се установи несъответствие с посочените изисквания, съответното дружество преработва своя мониторингов план по съответен начин и представя преработения план за окончателна оценка от проверяващия орган преди началото на отчетния период. Дружеството съгласува с проверяващия орган срока, необходим за въвеждането на преработения план. Този срок във всички случаи не може да приключва след началото на отчетния период.

2. Проверяващият орган оценява съответствието на доклада за емисиите с изискванията, установени в членове 8 — 12 и в приложения I и II.

Проверяващият орган оценява по-специално дали данните за емисиите на CO₂ и другата информация от значение, които са включени в доклада за емисиите, са определени в съответствие с посоченото в членове 8, 9 и 10, както и с мониторинговия план.

3. Когато при проверката проверяващият орган е достигнал с разумна степен на увереност до заключението, че в доклада за емисиите няма съществени неточности, проверяващият орган изготвя доклад от проверката, в който се посочва, че докладът за емисиите е проверен и утвърден като удовлетворителен. В доклада от проверката се посочват всички въпроси, свързани с извършената от проверяващия орган работа.
4. Когато при проверката е направено заключение, че докладът за емисиите съдържа неточности или несъответствия спрямо изискванията на настоящия регламент, проверяващият орган информира своевременно дружеството за това. В този случай дружеството отстранява всички неточности или несъответствия, за да може процесът на проверка да бъде приключен навреме, и представя на проверяващия орган преработения доклад за емисиите и всяка друга информация, необходима за отстраняване на откритите несъответствия. В своя доклад от проверката проверяващият орган посочва дали неточностите или несъответствията, открити при проверката, са били отстранени от дружеството. Когато неточностите или несъответствията, за които е съобщено, не са били отстранени и, поотделно или в съчетание, водят до съществени неточности, проверяващият орган изготвя доклад от проверката, в който се посочва, че във връзка с доклада за емисиите не е спазен настоящият регламент.

Член 14

Общи задължения и принципи за проверяващите органи

1. Проверяващият орган е независим от дружеството или корабния оператор и изпълнява изискваните по настоящия регламент дейности в обществен интерес. За тази цел нито проверяващият орган, нито някоя част от същия правен субект, не е дружество, нито корабен оператор, нито собственик на дружество, нито принадлежи на някой от посочените, като проверяващият орган няма отношения със съответното дружество, които биха могли да повлияят на неговата независимост и непристрастност.
2. При проверката на доклада за емисиите и на процедурите за мониторинг, прилагани от дружеството, проверяващият орган оценява надеждността, достоверността и точността на системите за мониторинг и на докладваните данни и информация относно емисиите на CO₂, и по-специално на:
 - а) разпределянето на консумирани количества гориво по плавания;
 - б) докладваните данни за консумираните количества гориво и съответните измервания и изчисления;
 - в) избора и използването на емисионни фактори;
 - г) изчисленията, водещи до определянето на общите емисии на CO₂;
 - д) изчисленията, водещи до определянето на енергийната ефективност.

3. Проверяващият орган разглежда докладите за емисиите, представени в съответствие с член 12, при условие че наличието на надеждни и достоверни данни и информация дава възможност за определяне на емисиите на CO₂ с разумна степен на сигурност, както и ако са изпълнени следните условия:
- а) докладваните данни съответстват на прогнозни данни, основани на данни от проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите;
 - б) в докладваните данни няма несъответствия, по-специално при сравняване на общото годишно количество закупено гориво от всеки кораб и обобщените количества консумирано гориво по време на плаванията;
 - в) събирането на данните е извършено съгласно приложимите правила; и
 - г) съответните корабни записи са пълни и последователни.

Член 15

Процедури на проверка

1. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните емисии на CO₂ с прогнозни данни, основаващи се на проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите. Ако бъдат установени значителни отклонения, проверяващият орган провежда допълнителни анализи.
2. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с различните изчислителни стъпки, като преглежда всички използвани източници на данни и методики.

3. Проверяващият орган взема предвид евентуалните ефективни методи за контрол на риска, прилагани от дружеството за намаляване на степента на неопределеност, свързана с използваните методи за мониторинг.
4. Дружеството предоставя на проверяващия орган всякаква допълнителна информация, която му дава възможност да извършва процедурите по проверка. По време на процеса на проверка проверяващият орган може да извършва проверки на място, за да определи надеждността на докладваните данни и информация.
5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 с цел допълнително уточняване на правилата за дейностите по проверка, посочени в настоящия регламент. При приемането на тези актове Комисията взема под внимание елементите, посочени в част А от приложение III. Посочените в тези делегирани актове правила се основават на принципите за проверка, посочени в член 14, както и на съответните международно възприети стандарти.

Член 16

Акредитиране на проверяващите органи

1. Проверяващите органи, които извършват оценка на мониторинговите планове и докладите за емисиите и които издават доклади от проверки и документи за спазени изисквания по настоящия регламент, трябва да са акредитирани за дейностите, попадащи в обхвата на настоящия регламент, от национален орган по акредитация по реда на Регламент (ЕО) № 765/2008.

2. В случаите, за които в настоящия регламент няма конкретни разпоредби за акредитирането на проверяващите органи, се прилагат съответните разпоредби от Регламент (ЕО) № 765/2008.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 с цел допълнително уточняване на методите за акредитиране на проверяващи органи. При приемането на тези актове, Комисията взема предвид елементите, посочени в част Б от приложение III. Посочените в тези делегирани актове методи се основават на принципите за проверка, посочени в член 14, както и на съответните международно възприети стандарти.

ГЛАВА IV

СПАЗВАНЕ НА ИЗИСКВАНИЯТА

И ПУБЛИКУВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ

Член 17

Документ за спазени изисквания

1. Ако докладът за емисиите отговаря на изискванията, установени в членове 11—15, както и на изискванията в приложения I и II, проверяващият орган издава, въз основа на доклад от проверката, документ за спазени изисквания за съответния кораб.

2. Документът за спазени изисквания съдържа следната информация:
 - а) идентификационни данни на кораба (име, идентификационен номер в ИМО и пристанище на регистрацията или пристанище на домуване);
 - б) наименование, адрес и основно място на дейност на корабособственика;
 - в) идентификационни данни на проверяващия орган;
 - г) дата на издаване на документа за спазени изисквания (срок на валидност на документа и отчетен период, за който се отнася).
3. Документите за спазени изисквания се считат за валидни за срок от 18 месеца след края на отчетния период.
4. Проверяващият орган незабавно информира Комисията и органа на държавата на знамето за издаването на всеки документ за спазени изисквания. Проверяващият орган предава информацията, посочена в параграф 2, посредством автоматични системи и формати за обмен на данни, включително електронни образци.
5. Комисията установява чрез актове за изпълнение техническите правила за форматите за обмен на данни, включително електронните образци. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

Член 18

Задължение за наличие на борда на валиден документ за спазени изисквания

До 30 юни на годината след края на даден отчетен период корабите, които пристигат, намират се във или отплават от пристанище под юрисдикцията на държава членка и които са извършили плавания през този отчетен период, трябва да разполагат на борда с валиден документ за спазени изисквания.

Член 19

Спазване на изискванията за мониторинг и докладване и проверки

1. Въз основа на информацията, публикувана съгласно член 21, параграф 1, всяка държава членка предприема всички необходими мерки, за да се гарантира спазването на изискванията за мониторинг и докладване, установени в членове 8—12, от плаващите под нейното знаме кораби. Държавите членки приемат обстоятелството, че за съответния кораб е издаден документ за спазени изисквания съгласно член 17, параграф 4, като доказателство за това спазване.
2. Всяка държава членка гарантира, че всяка проверка на кораб в пристанище под нейна юрисдикция, извършена в съответствие с Директива 2009/16/ЕО, включва проверка дали на борда има валиден документ за спазени изисквания.
3. За всеки кораб, по отношение на който не е налична информацията, посочена в член 21, параграф 2, букви и) и й) и който е влязъл в пристанище под юрисдикцията на държава членка, съответната държава членка може да провери дали на борда има валиден документ за спазени изисквания.

Член 20

Санкции, обмен на информация и заповед за експулсиране

1. Държавите членки установяват система от санкции за нарушение на задълженията за мониторинг и докладване, установени в членове 8—12, и вземат всички необходими мерки за осигуряване на налагането на тези санкции. Предвидените санкции трябва да са ефективни, съразмерни и възпиращи. Държавите членки уведомяват Комисията за тези разпоредби до 1 юли 2017 г. и уведомяват незабавно Комисията за всякакви последващи изменения.
2. Държавите членки въвеждат ефективен обмен на информация и ефективно сътрудничество между своите национални органи, отговарящи за осигуряване на спазването на задълженията за мониторинг и докладване и, когато е приложимо — между своите органи, на които е възложено провеждането на процедурите за налагане на санкции. Националните процедури за налагане на санкции на конкретен кораб, започнати от която и да е държава членка, се съобщават на Комисията, EMSA, другите държави членки и съответната държава на знамето.

3. При кораби, които не спазват изискванията за мониторинг и докладване през два или повече последователни отчетни периода, и когато другите мерки за осигуряване на изпълнението не са успели да осигурят спазването им, компетентният орган на държавата членка на пристанището на влизане може да издаде заповед за експулсиране, която се съобщава на Комисията, EMSA, другите държави членки и съответната държава на знамето. Вследствие на издаването на такава заповед за експулсиране всяка държава членка отказва достъп на съответния кораб до всяко от нейните пристанища, докато дружеството не изпълни своите задължения за мониторинг и докладване в съответствие с членове 11 и 18. Спазването на тези задължения трябва да е потвърдено чрез валиден документ за спазени изисквания до компетентния национален орган, който е издал заповедта за експулсиране. Настоящият параграф не засяга действието на международните морски правила, приложими в случай на кораби в бедствено положение.
4. Корабособственикът или операторът на кораб или неговият представител в държавата членка има право на ефективни правни средства за защита пред съд или друг правораздавателен орган срещу заповедта за експулсиране, като надлежно се информира за това от компетентния орган на държавата членка на пристанището на влизане. Държавите членки установяват и поддържат подходящи процедури за тази цел.
5. Държава членка, която няма морски пристанища на своя територия и е закрила своя национален регистър на корабите или няма кораби, плаващи под нейно знаме, които попадат в обхвата на настоящия регламент, може да се ползва с дерогация от разпоредбите на настоящия член, докато няма кораби, които плават под нейно знаме. Всяка държава членка, която възнамерява да използва тази дерогация, уведомява Комисията най-късно до 1 юли 2015 г. Всички последващи промени също се съобщават на Комисията.

Член 21

Публикуване на информация и доклад на Комисията

1. До 30 юни всяка година Комисията осигурява публичен достъп до информацията за емисиите на CO₂, докладвани в съответствие с член 11, както и до информацията, посочена в параграф 2 от настоящия член.
2. Комисията включва в информацията, до която се осигурява публичен достъп, следните данни:
 - а) идентификационни данни на кораба (име, идентификационен номер в ИМО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);
 - б) техническата ефективност на кораба (EEDI или EIV, когато е приложимо);
 - в) годишните емисии на CO₂;
 - г) общото годишно консумирано количество гориво за плаванията;
 - д) средногодишната консумация на гориво и емисиите на CO₂ за единица изминато разстояние при плаванията;
 - е) средногодишната консумация на гориво и емисиите на CO₂ за единица изминато разстояние и превозен товар при плаванията;
 - ж) общото време през годината, прекарано в морето при плаванията;

- з) прилагания метод за мониторинг;
 - и) датата на издаване и датата на изтичане на срока на валидност на документа за спазени изисквания;
 - и) идентификационни данни на проверяващия орган, извършил оценката на доклада за емисиите;
 - к) всякаква друга информация, която е обект на мониторинг и се докладва на доброволна основа в съответствие с член 10.
3. Когато поради конкретни обстоятелства разкриването на категория обобщени данни по параграф 2, които не се отнасят до емисии на CO₂, по изключение би засегнало защитата на търговски интереси, заслужаващи защита като законен икономически интерес, който има предимство пред обществения интерес от разкриване съгласно Регламент № 1367/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹, по искане на дружеството се прилага различно ниво на обобщаване на тези конкретни данни, така че да се защитят тези интереси. Когато прилагането на различно ниво на обобщаване е невъзможно, Комисията не осигурява публичен достъп до тези данни.
4. Комисията публикува годишен доклад за емисиите на CO₂ и другата информация от значение в областта на морския транспорт, включително обобщените и обяснени резултати, с цел да се информира обществеността и да се даде възможност за оценка на емисиите на CO₂ и на енергийната ефективност на морския транспорт според размера, вида на корабите, дейността или всяка друга категория, която се счита за важна.

¹ Регламент (ЕО) № 1367/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 6 септември 2006 г. относно прилагането на разпоредбите на Орхуската конвенция за достъп до информация, публично участие в процеса на вземане на решения и достъп до правосъдие по въпроси на околната среда към институциите и органите на Общността (ОВ L 264, 25.9.2006 г., стр. 13).

5. На всеки две години Комисията оценява общото въздействие на сектора на морския транспорт върху климата в световен мащаб, включително чрез емисии или въздействие, които не са свързани с CO₂.
6. В рамките на своя мандат EMSA съдейства на Комисията в работата ѝ по изпълнение на посоченото в настоящия член и членове 12 и 17 от настоящия регламент, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹.

ГЛАВА V

МЕЖДУНАРОДНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Член 22

Международно сътрудничество

1. Комисията редовно информира ИМО и другите съответни международни организации относно прилагането на настоящия регламент, без да се засягат разпределението по областите на компетентност или процедурите за вземане на решения, предвидени в Договорите.
2. Комисията и когато е целесъобразно — държавите членки, поддържат технически обмен с трети държави, по-специално по въпроси, свързани с допълнителното разработване на методи за мониторинг, организацията на докладването и проверката на докладите за емисиите.

¹ Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1).

3. В случай че бъде постигнато международно споразумение относно световна система за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове или относно глобални мерки за намаление на емисиите на парникови газове от морския транспорт, Комисията прави преглед настоящия регламент и, ако е целесъобразно, предлага изменения на настоящия регламент, за да се осигури съответствие с това международно споразумение.

ГЛАВА VI

ДЕЛЕГИРАНИ И ИЗПЪЛНИТЕЛНИ ПРАВОМОЩИЯ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 23

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия. Особено важно е преди приемането на тези делегирани актове, Комисията да следва обичайната си практика и да провежда консултации на експертно равнище, включително с експерти от държавите членки.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 2, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 1 юли 2015 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 2, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 2, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 24

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета, създаден съгласно член 26 от Регламент(ЕС)№525/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹. Този Комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не представи становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

¹ Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2013 г. относно механизъм за мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове и за докладване на друга информация, свързана с изменението на климата, на национално равнище и на равнището на Съюза и отмяна на Решение № 280/2004/ЕО (ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 13).

Член 25

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

Следната точка се добавя в списъка, включен в приложение IV към Директива 2009/16/ЕО:

- „50. Документ за спазени изисквания, издаден съгласно Регламент (ЕС) 2015/...⁺ на Европейския парламент и на Съвета от ... относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО.

⁺ ОВ ...“.

* ОВ: моля да попълните номера и датата на настоящия регламент в текста, както и бел. под линия, съдържаща пълното заглавие и данните за публикацията в ОВ.

Член 26
Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на 1 юли 2015 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Методи за мониторинг емисиите на CO₂

A. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ НА CO₂ (член 9)

За целите на изчисляването на емисиите на CO₂ дружествата прилагат следната формула:

Количество консумирано гориво x емисионен фактор

Количеството консумирано гориво включва горивото, консумирано от основните двигатели, спомагателните двигатели, газовите турбини, котлите и генераторите на инертен газ.

Количеството консумирано гориво на котвена стоянка в пристанищата се изчислява отделно.

По принцип се използват възприетите стойности за емисионните фактори на горивата, освен ако дружеството не реши да използва данни за качествените характеристики на горивата, посочени в разписките за доставено гориво, които се използват за доказване на съответствие с приложимите нормативни разпоредби за емисиите на серни оксиди.

Възприетите стойности за емисионните фактори се основават на последните публикувани стойности от Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC). Тези стойности могат да се получат от приложение VI към Регламент (ЕС) № 601/2012 на Комисията¹.

Подходящи емисионни фактори се използват и за биогоривата и алтернативните неизкопаеми горива.

¹ Регламент (ЕС) № 601/2012 на Комисията от 21 юни 2012 г. относно мониторинга и докладването на емисиите на парникови газове съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 181, 12.7.2012 г., стр. 30—104).

Б. МЕТОДИ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ НА CO₂

В мониторинговия план дружеството посочва кой метод за мониторинг се използва за изчисляване на количеството консумирано гориво за всеки кораб, за който отговаря, като гарантира последователно прилагане на съответния метод, след като той вече е избран.

Използва се реалното количество консумирано гориво при всяко плаване, което се изчислява по един от следните методи:

- а) въз основа на разписките за доставено гориво и периодични проверки на запасите в резервоарите;
- б) въз основа на мониторинг на резервоарите за корабно гориво на борда;
- в) чрез разходомери за съответните горивни процеси;
- г) чрез преки измервания на емисиите на CO₂.

Може да се използва всяка преминала оценката на проверяващия орган комбинация от тези методи, ако подобрява точността на измерването като цяло.

1. Метод А: Въз основа на разписките за доставено гориво и периодични проверки на запасите в резервоарите

Този метод се основава на количеството и вида на горивото, посочени в разписките за доставено гориво, в съчетание с периодични проверки на запасите от гориво в резервоарите въз основа на данни за запълването на резервоарите. Горивото в началото на периода плюс доставките минус горивото в края на периода и разтоварените от резервоарите количества гориво между началото и края на периода дават като резултат колко е количеството консумирано гориво през съответния период.

Периодът представлява времето между две посещения в пристанища или времето, прекарано в дадено пристанище. В данните за количеството консумирано гориво за даден период трябва да са посочени видът на горивото и съдържанието на сяра.

Този метод не се използва, ако на борда няма разписки за доставено гориво, особено в случаите когато товарът се използва като гориво, например при използване на вторично изпаряващи се количества втечнен природен газ (LNG).

Съгласно действащите правила от приложение VI към MARPOL разписките за доставено гориво задължително се съхраняват на борда в продължение на три години след доставката на гориво и трябва да са винаги на разположение. Периодичните проверки на запасите гориво в резервоарите се основават на показания на уреди, измерващи количеството гориво в резервоарите. За целта се използват таблици за всеки отделен резервоар, в които се нанасят показанията за количеството гориво в момента на проверката. В мониторинговия план се отбелязва неопределеността във връзка с използваните разписки за доставено гориво. Отчитането на показанията за количеството гориво в резервоарите се извършва с подходящи методи, например автоматични системи, измерване със сонди и нивомерни ролетки с потопяема лента. Методът за измерване на дълбочината със сонда и съответната неопределеност се посочват в мониторинговия план.

Ако количеството на зареденото гориво или количеството на горивото, което остава в резервоарите, се определя в обемни единици, изразени като литри, дружеството преизчислява това количество от обем в маса, като използва действителните стойности за плътността. Дружеството определя действителната плътност, като използва някое от следните:

- а) бордови измервателни системи;
- б) измерената от доставчика на горивото плътност при зареждането му и отбелязана във фактурата или разписката за доставено гориво.

Действителната плътност се изразява в kg/l и се определя за приложимата температура по време на конкретното измерване. В случаите, за които липсват данни за действителната стойност на плътността, след оценка от страна на проверяващия орган се използва стандартен коефициент за плътност за съответния вид гориво.

2. Метод Б: Мониторинг на резервоарите за корабно гориво на борда

Този метод се основава на показания на уредите, измерващи количеството гориво във всички резервоари за корабно гориво на борда. Отчитането на показанията за количеството гориво става ежедневно, когато корабът е в морето, и всеки път, когато корабът зарежда или разтоварва гориво.

Акумулираните изменения на количеството гориво в резервоарите между всеки две отчитания представлява количеството консумирано гориво през съответния период.

Периодът представлява времето между две посещения в пристанища или времето, прекарано в дадено пристанище. В данните за консумираното гориво за даден период трябва да са посочени видът на горивото и съдържанието на сяра.

Отчитането на показанията за количеството гориво в резервоарите се извършва с подходящи методи, като използване на автоматични системи, измерване със сонди и нивомерни ролетки с потопяема лента. Методът за измерване на дълбочината със сонда и съответната неопределеност се посочват в мониторинговия план.

Ако количеството на зареденото гориво или количеството на горивото, което остава в резервоарите, се определя в обемни единици, изразени като литри, дружеството преизчислява това количество от обем в маса, като използва действителните стойности на плътността. Дружеството определя действителната плътност, като използва някое от следните:

- а) бордови измервателни системи;
- б) измерената от доставчика на горивото плътност при зареждането му и отбелязана във фактурата или разписката за доставено гориво,
- в) плътността, измерена при изпитване, проведено в акредитирана лаборатория за изпитване на горива, когато такива данни са налични.

Действителната плътност се изразява в kg/l и се определя за приложимата температура по време на конкретното измерване. В случаите, за които липсват данни за действителната стойност на плътността, след оценка от страна на проверяващия орган се използва стандартен коефициент за плътност за съответния вид гориво.

3. Метод В: Чрез разходомери за съответните горивни процеси

Този метод се основава на измерване на дебитите на горивото на борда. За да се определи количеството консумирано гориво за конкретен период, се комбинират данните от всички разходомери, свързани със съответните източници на емисии на CO₂.

Периодът представлява времето между две посещения в пристанища или времето, прекарано в дадено пристанище. За използваното гориво през периода трябва да се извършва мониторинг на вида на горивото и съдържанието на сяра.

Използваните методи за калибриране и съответната неопределеност на разходомерите се посочват в мониторинговия план.

Ако количеството консумирано гориво се определя в обемни единици, изразени като литри, дружеството преизчислява това количество от обем в маса, като използва действителните стойности на плътността. Дружеството определя действителната плътност, като използва някое от следните:

- а) бордови измервателни системи;
- б) измерената от доставчика на горивото плътност при зареждането му и отбелязана във фактурата или разписката за доставено гориво.

Действителната плътност се изразява в kg/l и се определя за приложимата температура по време на конкретното измерване. В случаите, за които липсват данни за действителната стойност на плътността, след оценка от страна на проверяващия орган се използва стандартен коефициент за плътност за съответния вид гориво.

4. Метод Г: Преки измервания на емисиите на CO₂

Преките измервания на емисиите на CO₂ могат да се използват за плаванията, както и за емисиите на CO₂ при престоите в пристанища под юрисдикцията на държава членка. Емисиите на CO₂ включват отделения CO₂ от основните двигатели, спомагателните двигатели, газовите турбини, котлите и генераторите на инертен газ. За корабите, при които докладването се основава на този метод, количеството консумирано гориво се изчислява, като се използват измерените емисии на CO₂ и приложимият емисионен фактор за съответните горива.

Този метод се основава на определяне на дебита на CO₂ в комините (димходите) чрез умножаване на концентрацията на CO₂ в димните газове по дебита на димните газове.

Използваните методи за калибриране и съответната неопределеност на измервателните уреди се посочват в мониторинговия план.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Мониторинг на друга информация от значение

- A. Мониторинг на база единично плаване (член 9)
1. За целите на мониторинга на друга информация от значение на база единично плаване (член 9, параграф 1) дружествата спазват следните правила:
- а) датата и часът на отплаване и пристигане се отчитат по средно гринуичко време (GMT). Прекараното в морето време се изчислява въз основа на данните за отплаването от дадено пристанище и пристигането в друго, като се изключва престоят на котва;
 - б) изминатото разстояние може да бъде разстоянието, изминато по най-прекия път между пристанището на отплаване и пристанището на пристигане, или реалното изминато разстояние. В случай че се използва разстоянието, изминато по най-прекия път между пристанището на отплаване и пристанището на пристигане, то трябва да се коригира с консервативен корекционен коефициент, така че да се гарантира, че изминатото разстояние няма да бъде значително недооценено. В мониторинговия план се уточнява кой метод за изчисляване на разстоянието е използван и, ако е необходимо, използваният корекционен коефициент. Изминатото разстояние се изразява в морски мили;
 - в) транспортната работа се определя чрез умножаване на изминатото разстояние по количеството на превозвания товар;

- г) при пътническите кораби превозваният товар се изразява чрез броя на пътниците. За всички категории кораби количеството на превозвания товар се изразява в метрични тонове или в стандартни кубични метри товар, в зависимост от случая;
- д) за ро-ро кораби превозваният товар се определя като брой на товарните единици (камиони, автомобили и др.) или като линейни метри, умножени по възприети стойности за масата им. Когато товар, превозван на ро-ро кораби, е определен въз основа на приложение Б към Стандарт CEN 16258 (2012), който се отнася до „Методика за изчисляване и деклариране на потреблението на енергия и емисиите на парникови газове от транспортни услуги (товарни и пътнически)“, така направеното определение се счита за съответстващо на настоящия регламент.

За целите на настоящия регламент „ро-ро кораб“ означава кораб, предназначен за превоз на ро-ро товарни транспортни единици или с ро-ро товарни помещения;

- е) за контейнеровози, превозваният товар се определя като общата маса в метрични тонове на товара или, ако това е невъзможно, като броя 20-футови еквивалентни единици (TEU), умножен по възприети стойности за масата им. Когато товарът, превозван от контейнеровоз, се определя в съответствие с приложимите насоки на ИМО или инструменти съгласно Конвенцията за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), така направеното определяне се счита за съответстващо на настоящия регламент.

За целите на настоящия регламент „контейнеровоз“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата;

ж) определянето на превозвания товар за категориите кораби, различни от пътнически кораби, ро-ро кораби и контейнеровози, позволява да се взема предвид, когато е приложимо, масата и обемът на превозвания товар и броят на превозваните пътници. Тези категории следва да включват, наред с другото, танкери, кораби за насипни товари, кораби за превоз на общи товари, кораби за хладилен товар, автомобилни превозвачи и кораби за комбинирани превози.

2. За да се осигурят еднакви условия за прилагане на параграф 1, буква ж), Комисията приема чрез актове за изпълнение технически разпоредби за уточняване на параметрите, прилагани за всяка от останалите категории кораби, посочени в същата буква.

Тези актове за изпълнение се приемат не по-късно от 31 декември 2016 г. в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

Комисията може чрез актове за изпълнение да преразглежда, когато е целесъобразно, приложимите параметри, посочени в параграф 1, буква ж). Когато е приложимо, Комисията преразглежда тези параметри и за да се вземат предвид измененията на настоящото приложение съгласно член 5, параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

3. При спазването на правилата по параграфи 1 и 2 дружествата могат да решат да включат и конкретна информация, отнасяща се до ледовия клас на кораба и плаването през заледени води.

Б. Мониторинг на годишна база (член 10)

За целите на мониторинга на друга информация от значение на годишна база дружествата спазват следните правила:

Подлежащите на мониторинг стойности съгласно член 10 се определят чрез обобщаване на съответните данни за всяко плаване.

Мониторингът на средната енергийна ефективност се извършва, като се използват поне четири показателя — количеството консумирано гориво за единица изминато разстояние, количеството консумирано гориво за единица транспортна работа, емисиите на CO₂ за единица изминато разстояние и емисиите на CO₂ за единица транспортна работа, които се изчисляват, както следва:

Количеството консумирано гориво за единица изминато разстояние = общото годишно количество консумирано гориво / общото изминато разстояние

Количеството консумирано гориво за единица транспортна работа = общото годишно количество консумирано гориво / общата транспортна работа

Емисиите на CO₂ за единица изминато разстояние = общите годишни емисии на CO₂ / общото изминато разстояние

Емисиите на CO₂ за единица транспортна работа = общите годишни емисии на CO₂ / общата транспортна работа.

При спазването на тези правила дружествата могат да решат да включат и конкретна информация, отнасяща се до ледовия клас на кораба и плаването през заледени води, както и друга информация, свързана с консумацията на гориво и емисиите на CO₂, разбити въз основа на други критерии, определени в мониторинговия план.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Елементи, които се вземат предвид при делегираните актове,
предвидени в членове 15 и 16

A. Процедури на проверка

- компетентност на проверяващите органи;
- документи, които трябва да бъдат предоставени на проверяващите органи от дружествата;
- оценка на риска, която трябва да бъде извършена от проверяващите органи;
- оценка на съответствието на мониторинговия план;
- проверка на доклада за емисиите;
- праг на същественост;
- разумна степен на увереност на проверяващите органи;
- неточности и несъответствия;
- съдържание на доклада от проверката;
- препоръки за подобрения;
- комуникация между дружествата, проверяващите органи и Комисията.

Б. АКРЕДИТИРАНЕ НА ПРОВЕРЯВАЩИТЕ ОРГАНИ

- как може да бъде поискана акредитация за корабоплавателни дейности;
 - как проверяващите органи ще бъдат оценени от националните органи по акредитация с цел издаване на сертификат за акредитация;
 - как националните органи по акредитация ще упражняват надзора, необходим за потвърждаване на продължаването на акредитацията;
 - изисквания към националните органи по акредитация с оглед на тяхната компетентност да акредитират проверяващи органи за корабоплавателни дейности, включително препратка към хармонизирани стандарти.
-