

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B** ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2015/757

z dnia 29 kwietnia 2015 r.

w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/2071 z dnia 22 września 2016 r.	L 320	1	26.11.2016



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY (UE) 2015/757**

**z dnia 29 kwietnia 2015 r.**

**w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji  
dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy  
2009/16/WE**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

**ROZDZIAŁ I**

**PRZEPISY OGÓLNE**

*Artykuł 1*

**Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) oraz innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, znajdujących się w obrębie tych portów lub wypływających z tych portów, w celu przyczyniania się do redukcji emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w sposób efektywny pod względem kosztów.

*Artykuł 2*

**Zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności brutto powyżej 5 000 jednostek w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich lub statków do przetwórstwa ryb, drewnianych statków o prostej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny ani do statków rządowych wykorzystywanych do celów niekomercyjnych.

*Artykuł 3*

**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „emisje CO<sub>2</sub>” oznaczają uwalnianie CO<sub>2</sub> do atmosfery przez statki;
- b) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; w związku z tym wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeladunki „burta w burtę” poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;

**▼B**

- c) „rejs” oznacza każde przemieszczenie się statku, które zaczyna się lub kończy w porcie zawinięcia i które służy transportowi osób lub towarów do celów komercyjnych;
- d) „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku;
- e) „pojemność brutto” (GT) oznacza pojemność brutto obliczoną zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzenia pojemności zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 23 czerwca 1969 r., lub jakiegokolwiek zastępującej ją konwencji;
- f) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, który jest akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 oraz niniejszym rozporządzeniem;
- g) „weryfikacja” oznacza działania prowadzone przez weryfikatora w celu oceny zgodności dokumentów przekazywanych przez przedsiębiorstwo z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- h) „dokument zgodności” oznacza właściwy dla każdego statku dokument, wydawany przedsiębiorstwu przez weryfikatora, potwierdzający, że dany statek osiągnął zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia w określonym okresie sprawozdawczym;
- i) „inne istotne informacje” oznacza informacje dotyczące emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z zużycia paliwa, wykonanej pracy transportowej oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;
- j) „współczynnik emisji” oznacza średnią wielkość emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do danych dotyczących działalności powiązanych z danym strumieniem materiałów wsadowych, przy założeniu pełnego utlenienia przy spalaniu oraz pełnej konwersji przy wszystkich pozostałych reakcjach chemicznych;
- k) „niepewność” oznacza parametr związany z wynikiem określania wielkości, charakteryzujący rozrzut wartości, jaki można by racjonalnie przypisać danej wielkości, odzwierciedlający wpływ zarówno czynników systematycznych, jak i losowych, wyrażony w procentach, opisujący przedział ufności wokół wartości średniej obejmującej 95 % uzyskanych wartości, z uwzględnieniem ewentualnych asymetrii w rozkładzie wartości;
- l) „zachowawczy” oznacza, że zbiór założeń zdefiniowano w sposób zapobiegający niedoszacowaniu rocznej wielkości emisji lub przeszacowaniu odległości lub wielkości przewożonego ładunku;
- m) „okres sprawozdawczy” oznacza jeden rok kalendarzowy, w którym obowiązkowe jest monitorowanie i raportowanie emisji CO<sub>2</sub>. W odniesieniu do rejsów rozpoczynających się i kończących w dwóch różnych latach kalendarzowych dane na potrzeby monitorowania i raportowania są zaliczane na poczet pierwszego z tych dwóch lat kalendarzowych;
- n) „statek cumujący” oznacza statek, który jest w bezpieczny sposób zacumowany lub zakotwiczony w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego, podczas załadunku, rozładunku lub kwatrowania pasażerów, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku;

**▼B**

- o) „klasa lodowa” oznacza symbol przypisany statkowi przez właściwe organy krajowe państwa bandery lub organizację uznaną przez to państwo, wskazujący, że statek ten został zaprojektowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem.

## ROZDZIAŁ II

## MONITOROWANIE I RAPORTOWANIE

## SEKCJA 1

**Zasady oraz metody monitorowania i raportowania***Artykuł 4***Wspólne zasady monitorowania i raportowania**

1. Zgodnie z art. 8–12 przedsiębiorstwa monitorują i raportują w odniesieniu do każdego ze swoich statków stosowne parametry w okresie sprawozdawczym. Przedsiębiorstwa monitorują i raportują w obrębie wszystkich portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu.
2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> z procesów spalania paliw, w czasie przebywania statku na morzu oraz cumowania. Przedsiębiorstwa stosują odpowiednie środki mające na celu zapobieganie niekompletności danych w okresie sprawozdawczym.
3. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób spójny i porównywalny w czasie. W tym celu przedsiębiorstwa stosują te same metodologie monitorowania i zbiory danych, z zastrzeżeniem zmian poddanych ocenie przez weryfikatora.
4. Przedsiębiorstwa gromadzą, zapisują, zestawiają, analizują i dokumentują dane z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji i dane dotyczące działalności, w sposób przejrzysty i umożliwiający weryfikatorowi odtworzenie sposobu określenia wielkości emisji CO<sub>2</sub>.
5. Przedsiębiorstwa zapewniają, aby sposób określania wielkości emisji CO<sub>2</sub> nie dawał wyników systematycznie ani celowo niedokładnych. Identyfikują one i ograniczają wszelkie źródła niedokładności.
6. Przedsiębiorstwa umożliwiają uzyskanie rozsądnej pewności w kwestii integralności monitorowanych i raportowanych danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub>.
7. Przedsiębiorstwa dokładają starań, aby zalecenia zawarte w sprawozdaniach z weryfikacji wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 lub 4 były uwzględniane w ich dalszym monitorowaniu i raportowaniu.

*Artykuł 5***Metody monitorowania emisji CO<sub>2</sub> i innych istotnych informacji**

1. Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają w odniesieniu do każdego swojego statku emisje CO<sub>2</sub>, zgodnie z którąkolwiek z metod określonych w załączniku I, oraz monitorują inne istotne informacje zgodnie z przepisami określonymi w załączniku II lub przyjętymi zgodnie z nim.

**▼B**

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany metod określonych w załączniku I oraz przepisów określonych w załączniku II, aby uwzględnić odpowiednie przepisy międzynarodowe oraz międzynarodowe i europejskie normy. Komisja jest również uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany załączników I i II, aby doprecyzować elementy określonych w nich metod monitorowania w świetle postępu naukowo-technicznego.

*SEKCJA 2****Plan monitorowania****Artykuł 6***Treść i przedkładanie planu monitorowania**

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorom plan monitorowania w odniesieniu do każdego swojego statku, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji CO<sub>2</sub> oraz innych istotnych informacji.

2. Niezależnie od ust. 1, w odniesieniu do statków objętych zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 31 sierpnia 2017 r., przedsiębiorstwo przedkłada weryfikatorowi plan monitorowania bez zbędnej zwłoki i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

3. Plan monitorowania obejmuje pełną i przejrzystą dokumentację metody monitorowania danego statku i zawiera co najmniej następujące elementy:

- a) identyfikację i typ statku, łącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym IMO, portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;
- b) nazwę przedsiębiorstwa, a także adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;
- c) wyszczególnienie następujących źródeł emisji CO<sub>2</sub> na pokładzie statku: silniki główne, silniki pomocnicze, turbiny gazowe, kotły i generatory gazu obojętnego oraz rodzaje stosowanego paliwa;
- d) opis procedur, systemów i obowiązków stosowanych do uaktualniania wykazu źródeł emisji CO<sub>2</sub> w okresie sprawozdawczym;
- e) opis procedur stosowanych w celu monitorowania kompletności wykazu rejsów;
- f) opis procedur monitorowania zużycia paliwa przez statek, w tym:
  - (i) metody wybranej spośród metod określonych w załączniku I do celów obliczania zużycia paliwa przez każde źródło emisji CO<sub>2</sub>, łącznie z opisem wykorzystywanych przyrządów pomiarowych w stosownych przypadkach;
  - (ii) procedur pomiaru zapasów paliwa i paliwa w zbiornikach, opis wykorzystywanych przyrządów pomiarowych oraz procedur rejestrowania, odzyskiwania, przekazywania i przechowywania informacji dotyczących pomiarów, odpowiednio do przypadku;

**▼B**

- (iii) metody wybranej w celu określania gęstości, w stosownych przypadkach;
  - (iv) procedury zapewniającej zgodność maksymalnego poziomu niepewności pomiarów paliwa z wymogami niniejszego rozporządzenia, w miarę możliwości z odniesieniem do krajowych przepisów, klauzul w umowach z klientami lub standardów dokładności dostawców paliwa;
- g) współczynniki pojedynczej emisji używane dla każdego rodzaju paliwa lub metodologia określania współczynników emisji w przypadku paliw alternatywnych, w tym metodologia doboru próby, metody analizy oraz opis wykorzystywanych laboratoriów, wraz z akredytacją zgodnie z ISO 17025 tych laboratoriów, w stosownych przypadkach;
- h) opis procedur określania danych dotyczących działalności w odniesieniu do każdego rejsu, w tym:
- (i) procedur, obowiązków i źródeł danych do celów określania i rejestrowania odległości;
  - (ii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przewożonego ładunku oraz liczby pasażerów, odpowiednio do przypadku;
  - (iii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem przybycia;
- i) opis metody określania danych zastępczych w celu wyeliminowania niekompletności danych;
- j) arkusz ewidencji zmian dla udokumentowania wszystkich szczegółowych informacji dotyczących historii zmian.

4. Plan monitorowania może również zawierać informacje dotyczące klasy lodowej danego statku lub procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przebytej odległości i czasu spędzonego na morzu podczas żeglugi w warunkach lodowych.

5. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach. Szablony te, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania, ustanawia Komisja w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

*Artykuł 7***Zmiany planu monitorowania**

1. Przedsiębiorstwa regularnie, a co najmniej raz na rok, sprawdzają, czy plan monitorowania danego statku odzwierciedla charakter i funkcjonowanie statku, a także czy istnieje możliwość udoskonalenia metodologii monitorowania.

2. Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:

**▼B**

- a) w przypadku zmiany przedsiębiorstwa;
  - b) w razie wystąpienia nowych emisji CO<sub>2</sub> spowodowanych nowymi źródłami emisji lub zastosowaniem nowych paliw, nieuwzględnionych jeszcze w planie monitorowania;
  - c) w przypadku zmiany dostępności danych – spowodowanej użyciem nowych typów przyrządów pomiarowych, nowych metod doboru próby lub metod analitycznych bądź innymi okolicznościami – która może doprowadzić do zmiany dokładności wyznaczania wielkości emisji CO<sub>2</sub>;
  - d) w razie stwierdzenia nieprawidłowości danych uzyskanych przy zastosowaniu danej metody monitorowania;
  - e) w przypadku gdy jakakolwiek część planu monitorowania zostaje uznana za niezgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia, a przedsiębiorstwo jest zobowiązane do jego zmiany zgodnie z art. 13 ust. 1.
3. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zgłaszają weryfikatorom wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania.
4. Zmiany w planie monitorowania wymienione w ust. 2 lit. b), c) i d) niniejszego artykułu podlegają ocenie przez weryfikatora zgodnie z art. 13 ust. 1. W następstwie oceny weryfikator powiadamia przedsiębiorstwo, czy zmiany te są zgodne z wymogami.

*SEKCJA 3****Monitorowanie emisji CO<sub>2</sub> i innych istotnych informacji****Artykuł 8***Monitorowanie działalności w okresie sprawozdawczym**

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania ocenionego zgodnie z art. 13 ust. 1, monitorują emisje CO<sub>2</sub> z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu odpowiednią metodę określania emisji CO<sub>2</sub> spośród metod przedstawionych w załączniku I część B oraz obliczając poziom emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z załącznikiem I część A.

*Artykuł 9***Monitorowanie w odniesieniu do poszczególnych rejsów**

1. Przyjmując za podstawę plan monitorowania oceniony zgodnie z art. 13 ust. 1, przedsiębiorstwa monitorują zgodnie z załącznikiem I część A i załącznikiem II część A poniższe parametry w odniesieniu do każdego statku przybywającego do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wypływającego z takiego portu oraz dla każdego rejsu do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu:
- a) port wyjścia i port przybycia, łącznie z datą i godziną wyjścia z portu i przybycia do portu;
  - b) zużycie i współczynnik emisji dla wszystkich rodzajów zużytego paliwa łącznie;
  - c) wyemitowany CO<sub>2</sub>;
  - d) przebyta odległość;
  - e) czas spędzony na morzu;
  - f) przewożony ładunek;
  - g) wykonaną pracę transportową.

**▼B**

Przedsiębiorstwa mogą również, w stosownych przypadkach, monitorować informacje dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi w warunkach lodowych.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu oraz bez uszczerbku dla art. 10 przedsiębiorstwo zwolnione jest z obowiązku monitorowania informacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w odniesieniu do poszczególnych rejsów dla danego statku, jeżeli:

- a) wszystkie rejsy tego statku w okresie sprawozdawczym albo zaczynają się, albo kończą się w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego; oraz
- b) statek ten, zgodnie ze swoim planem rejsów, odbywa ponad 300 rejsów w okresie sprawozdawczym.

*Artykuł 10***Monitorowanie w okresach rocznych**

Przyjmując za podstawę plan monitorowania oceniony zgodnie z art. 13 ust. 1, przedsiębiorstwa monitorują zgodnie z załącznikiem I część A i załącznikiem II część B poniższe parametry w odniesieniu do każdego statku i każdego roku kalendarzowego:

- a) zużycie i współczynnik emisji dla wszystkich rodzajów zużytego paliwa łącznie;
- b) zagregowaną całość wyemitowanego CO<sub>2</sub> objętą zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia;
- c) zagregowane emisje CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;
- d) zagregowane emisje CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- e) zagregowane emisje CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- f) emisje CO<sub>2</sub> podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;
- g) całkowitą przebyta odległość;
- h) łączny czas spędzony na morzu;
- i) wykonaną pracę transportową ogółem;
- j) średnią efektywność energetyczną.

Przedsiębiorstwa mogą, w stosownych przypadkach, monitorować informacje dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi w warunkach lodowych.

Przedsiębiorstwa mogą również monitorować zużyte paliwo i wyemitowany CO<sub>2</sub>, wprowadzając rozróżnienie na podstawie innych kryteriów zdefiniowanych w planie monitorowania.

*SEKCJA 4***Raportowanie***Artykuł 11***Zawartość raportu emisji**

1. Począwszy od 2019 r., przedsiębiorstwa przedkładają w terminie do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji CO<sub>2</sub> oraz innych istotnych informacji z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do



**▼B**

każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność, który to raport został uznany za satysfakcjonujący przez weryfikatora zgodnie z art. 13.

2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa nowe przedsiębiorstwo zapewnia, aby każdy statek, za który ono odpowiada, spełniał wymogi niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do całego okresu sprawozdawczego, w którym przedsiębiorstwo to odpowiada za dany statek.

3. Przedsiębiorstwa dołączają do raportu emisji następujące informacje:

a) dane identyfikacyjne statku i przedsiębiorstwa, w tym:

- (i) nazwę statku;
- (ii) numer identyfikacyjny IMO;
- (iii) port rejestracji lub port macierzysty statku;
- (iv) klasę lodową statku, jeżeli jest ujęta w planie monitorowania;
- (v) efektywność techniczną statku (wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub szacowaną wartość indeksu (EIV) zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 (63), w stosownych przypadkach);
- (vi) nazwisko/nazwę właściciela statku;
- (vii) adres właściciela statku i adres jego głównego miejsca prowadzenia działalności;
- (viii) nazwę przedsiębiorstwa (jeżeli nie jest właścicielem statku);
- (ix) adres przedsiębiorstwa (jeżeli nie jest właścicielem statku) i jego główne miejsce prowadzenia działalności;
- (x) adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;

b) tożsamość weryfikatora, który ocenił raport emisji;

c) informacje dotyczące stosowanej metody monitorowania i odnośnego poziomu niepewności;

d) wyniki rocznego monitorowania parametrów zgodnie z art. 10.

*Artykuł 12***Format raportu emisji**

1. Raport emisji jest składany z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych.

2. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, przepisy techniczne ustanawiające formaty wymiany danych, w tym szablony elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.



## ROZDZIAŁ III

## WERYFIKACJA I AKREDYTACJA

*Artykuł 13***Zakres czynności weryfikacyjnych i sprawozdanie z weryfikacji**

1. Weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami ustanowionymi w art. 6 i 7. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, dane przedsiębiorstwo odpowiednio zmienia swój plan monitorowania i przedkłada zmieniony plan do ostatecznej oceny przez weryfikatora przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo uzgadnia z weryfikatorem ramy czasowe niezbędne do wprowadzenia tych zmian. Te ramy czasowe w żadnym razie nie mogą przekraczać początku okresu sprawozdawczego.

2. Weryfikator ocenia zgodność raportu emisji z wymogami ustanowionymi w art. 8– 12 oraz w załącznikach I i II.

Weryfikator ocenia w szczególności, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji CO<sub>2</sub> oraz inne istotne informacje określono zgodnie z art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania.

3. W przypadku gdy w ocenie weryfikacyjnej weryfikator stwierdza z wystarczającą pewnością, że raport emisji nie zawiera istotnych nieprawidłowości, wydaje sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że raport emisji został zweryfikowany jako satysfakcjonujący. W sprawozdaniu z weryfikacji wyszczególnia się wszystkie kwestie odnoszące się do wykonanej przez weryfikatora pracy.

4. W przypadku gdy w ocenie weryfikacyjnej weryfikator stwierdza, że raport emisji zawiera nieprawidłowości lub nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia, informuje o tym we właściwym czasie przedsiębiorstwo. Przedsiębiorstwo dokonuje korekty nieprawidłowości lub usuwa niezgodności w sposób umożliwiający terminowe zakończenie procesu weryfikacji oraz przedkłada weryfikatorowi zmieniony raport emisji i wszelkie inne informacje niezbędne do tego, aby usunąć ujawnione niezgodności. W swoim sprawozdaniu weryfikator stwierdza, czy przedsiębiorstwo dokonało korekty nieprawidłowości lub niezgodności ujawnionych w trakcie procesu weryfikacji. W przypadku gdy nie dokonano korekty ujawnionych nieprawidłowości lub niezgodności, a także, z osobna lub razem, prowadzą one do istotnych nieprawidłowości, weryfikator wydaje sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że raport emisji nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 14***Ogólne obowiązki i zasady dotyczące weryfikatorów**

1. Weryfikator musi być niezależny od danego przedsiębiorstwa lub operatora statku i realizuje zadania wymagane w ramach niniejszego rozporządzenia w interesie publicznym. W tym celu weryfikatorem ani jakkolwiek inną częścią tego samego podmiotu prawnego nie może być przedsiębiorstwo ani operator statku, właściciel przedsiębiorstwa lub podmiot należący do niego, jak również weryfikator nie może mieć z danym przedsiębiorstwem powiązań, które mogłyby wpłynąć na jego niezależność i bezstronność.

**▼B**

2. Weryfikując raport emisji oraz stosowane przez przedsiębiorstwo procedury monitorowania, weryfikator ocenia rzetelność, wiarygodność i dokładność systemów monitorowania oraz przedstawionych w raporcie danych i informacji dotyczących emisji CO<sub>2</sub>, a w szczególności:

- a) przyporządkowanie zużycia paliwa do rejsów;
- b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia;
- c) wybór i stosowanie współczynników emisji;
- d) obliczenia prowadzące do ustalenia całkowitego poziomu emisji CO<sub>2</sub>;
- e) obliczenia prowadzące do ustalenia efektywności energetycznej.

3. Weryfikator uwzględnia raporty emisji złożone zgodnie z art. 12, tylko jeżeli rzetelne i wiarygodne dane i informacje pozwalają określić poziom emisji CO<sub>2</sub> z rozsądnym stopniem pewności oraz pod warunkiem zapewnienia, aby:

- a) podane w raporcie dane były spójne z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika;
- b) podane w raporcie dane nie zawierały niespójności, zwłaszcza między całkowitą ilością zakupionego przez każdy statek w ciągu roku paliwa a całkowitą ilością paliwa zużytego w trakcie rejsów;
- c) dane były gromadzone zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami; oraz
- d) odpowiednia ewidencja na statku była kompletna i spójna.

*Artykuł 15***Procedury weryfikacji**

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszone poziomy emisji CO<sub>2</sub> z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znaczących odchyłeń weryfikator przeprowadza dalsze analizy.

2. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z różnymi etapami obliczeń, dokonując przeglądu wszystkich źródeł danych i zastosowanych metodologii.

3. Weryfikator uwzględnia wszelkie skuteczne metody kontroli ryzyka, stosowane przez przedsiębiorstwo w celu ograniczenia niepewności związanej ze stosowaną konkretną metodą monitorowania.

4. Przedsiębiorstwo udziela weryfikatorowi wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających mu realizację procedur weryfikacji. W trakcie procesu weryfikacji weryfikator może prowadzić kontrole na miejscu w celu ustalenia wiarygodności zgłoszonych danych i informacji.

5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu doprecyzowania przepisów dotyczących weryfikacji, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu. Przyjmując te akty, Komisja uwzględnia elementy określone w załączniku III część A.

**▼B**

Zasady określone w tych aktach delegowanych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 14 oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym.

*Artykuł 16***Akredytacja weryfikatorów**

1. Weryfikatorzy, którzy oceniają plany monitorowania i raporty emisji oraz wystawiają sprawozdania z weryfikacji i dokumenty zgodności, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, muszą posiadać akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.

2. W przypadkach, w których niniejsze rozporządzenie nie ustanawia szczegółowych przepisów dotyczących akredytacji weryfikatorów, zastosowanie mają odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu doprecyzowania metod akredytacji weryfikatorów. Przyjmując te akty, Komisja uwzględnia elementy określone w załączniku III część B. Metody określone w tych aktach delegowanych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 14 oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym.

## ROZDZIAŁ IV

**ZGODNOŚĆ I PUBLIKACJA INFORMACJI***Artykuł 17***Dokument zgodności**

1. W przypadku gdy raport emisji spełnia wymogi określone w art. 11–15 oraz wymogi załączników I i II, weryfikator wystawia – na podstawie sprawozdania z weryfikacji – dokument zgodności dla danego statku.

2. Dokument zgodności zawiera następujące informacje:

- a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);
- b) nazwisko/nazwę, adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności właściciela statku;
- c) tożsamość weryfikatora;
- d) datę wystawienia dokumentu zgodności, termin jego ważności oraz okres sprawozdawczy, którego dotyczy.

3. Dokumenty zgodności zachowują ważność przez 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego.

4. Weryfikator bez zbędnej zwłoki informuje Komisję i organ państwa bandery o wystawieniu każdego dokumentu zgodności. Weryfikator przekazuje informacje, o których mowa w ust. 2, za pomocą automatycznego systemu oraz formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych.

5. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, przepisy techniczne określające formaty wymiany danych, w tym szablony elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.



### *Artykuł 18*

#### **Obowiązek posiadania ważnego dokumentu zgodności na pokładzie statku**

W terminie do dnia 30 czerwca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego na statkach, które przyplývają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszają się w obrębie takiego portu lub z niego wypływają i które odbywały rejsy w tym okresie sprawozdawczym, musi znajdować się ważny dokument zgodności.

### *Artykuł 19*

#### **Zgodność z wymogami dotyczącymi monitorowania i raportowania oraz inspekcje**

1. W oparciu o informacje publikowane zgodnie z art. 21 ust. 1 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie środki niezbędne do zapewnienia zgodności statków podnoszących jego banderę z wymogami dotyczącymi monitorowania i raportowania określonymi w art. 8–12. Państwa członkowskie uznają fakt, że dla danego statku został wydany dokument zgodności, zgodnie z art. 17 ust. 4, za dowód takiej zgodności.

2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie znajdującym się pod jego jurysdykcją przeprowadzana zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowała sprawdzenie, czy na pokładzie statku znajduje się ważny dokument zgodności.

3. W przypadku każdego statku, w odniesieniu do którego nie są dostępne informacje, o których mowa w art. 21 ust. 2 lit. i) oraz j), w czasie gdy wpłynął on do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, dane państwo członkowskie może sprawdzić, czy na pokładzie statku znajduje się ważny dokument zgodności.

### *Artykuł 20*

#### **Sankcje, wymiana informacji i nakaz wydalenia**

1. Państwa członkowskie ustanawiają system sankcji za niewykonanie obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania określonych w art. 8–12 oraz podejmują wszelkie środki konieczne w celu zapewnienia, aby sankcje te były nakładane. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie przekazują te przepisy Komisji w terminie do dnia 1 lipca 2017 r. oraz bez zbędnej zwłoki zgłaszają Komisji wszelkie późniejsze zmiany.

2. Państwa członkowskie zapewniają skuteczną wymianę informacji i skuteczną współpracę między ich krajowymi organami odpowiedzialnymi za zapewnianie wykonania obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania lub, w stosownych przypadkach, między organami odpowiedzialnymi za procedury sankcji. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery krajowe procedury sankcji wobec określonego statku.

3. W przypadku statków, które nie spełniają wymogów w zakresie monitorowania i raportowania przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia może wydać nakaz wydalenia, który jest przekazywany Komisji, EMSA, pozostałym państwom członkowskim oraz

**▼B**

zainteresowanemu państwu bandery. W następstwie wydania takiego nakazu wydalenia każde państwo członkowskie odmawia przyjmowania danego statku w swoich portach do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze swoich obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania zgodnie z art. 11–18, potwierdzonego przedstawieniem ważnego dokumentu zgodności właściwemu krajowemu organowi, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.

4. Właściciel lub operator statku lub jego przedstawiciel w państwie członkowskim ma prawo do skutecznego środka odwoławczego przed sądem lub trybunałem wobec nakazu wydalenia i musi być o tym odpowiednio informowany przez właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia. Państwa członkowskie ustanawiają i utrzymują procedury odpowiednie do tego celu.

5. Każde państwo członkowskie, które nie ma na swoim terytorium portów morskich i które zamknęło swój krajowy rejestr statków lub nie ma statków podnoszących jego banderę, które są objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, oraz dopóki żaden taki statek nie podnosi bandery tego państwa, może stosować odstępstwa od przepisów niniejszego artykułu. Każde państwo członkowskie, które zamierza skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia Komisję najpóźniej w dniu 1 lipca 2015 r. O każdej kolejnej zmianie informuje się Komisję.

*Artykuł 21***Publikacja informacji oraz sprawozdanie Komisji**

1. Co roku w terminie do dnia 30 czerwca Komisja podaje do wiadomości publicznej informacje dotyczące emisji CO<sub>2</sub> zgłoszonych zgodnie z art. 11 oraz informacje określone w ust. 2 niniejszego artykułu.

2. Komisja zamieszcza w informacjach, które mają być podane do wiadomości publicznej, następujące elementy:

- a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);
- b) efektywność techniczną statku (EEDI lub EIV, w stosownych przypadkach);
- c) roczne emisje CO<sub>2</sub>;
- d) całkowite roczne zużycie paliwa podczas rejsów;
- e) średnie roczne zużycie paliwa i emisje CO<sub>2</sub> w odniesieniu do odległości przebytej w rejsach;
- f) średnie roczne zużycie paliwa i emisje CO<sub>2</sub> w odniesieniu do przebytej odległości i ładunków przewożonych w rejsach;
- g) średni roczny czas spędzony na morzu w rejsach;
- h) stosowaną metodę monitorowania;
- i) datę wystawienia i datę ważności dokumentu zgodności;
- j) tożsamość weryfikatora, który ocenił raport emisji;
- k) wszelkie inne informacje monitorowane i zgłoszone dobrowolnie zgodnie z art. 10.

**▼B**

3. W przypadkach gdy – ze względu na szczególne okoliczności – ujawnienie określonej kategorii danych zagregowanych na podstawie ust. 2, nieodnoszących się do emisji CO<sub>2</sub>, stanowiłoby wyjątkowo naruszenie ochrony interesów handlowych zasługujących na ochronę jako uzasadnione interesy gospodarcze nadrzędne w stosunku do publicznego interesu ujawniania danych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1367/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>, na wniosek przedsiębiorstwa stosuje się inny poziom agregacji tych konkretnych danych, aby chronić taki interes. W przypadku gdy stosowanie innego poziomu agregacji nie jest to możliwe, Komisja nie podaje takich informacji do wiadomości publicznej.

4. Komisja publikuje roczne sprawozdanie na temat emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego oraz innych istotnych informacji, zawierające wyniki zagregowane i objaśnione, aby poinformować społeczeństwo i umożliwić ocenę emisji CO<sub>2</sub> i efektywności energetycznej transportu morskiego według wielkości, rodzajów statków, działalności lub jakiegokolwiek innej kategorii uznanej za celową.

5. Komisja co dwa lata ocenia ogólny wpływ sektora transportu morskiego na globalny klimat, w tym poprzez emisje lub skutki niepowiązane z CO<sub>2</sub>.

6. W ramach swojego mandatu EMSA wspomaga Komisję w pracach mających na celu spełnienie wymogów niniejszego artykułu oraz art. 12 i 17 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>.

## ROZDZIAŁ V

## WSPÓLPRACA MIĘDZYNARODOWA

*Artykuł 22***Współpraca międzynarodowa**

1. Komisja regularnie przekazuje IMO oraz innym właściwym organom międzynarodowym informacje na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia, bez uszczerbku dla podziału kompetencji lub procedur decyzyjnych przewidzianych w Traktatach.

2. Komisja oraz, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie prowadzą z państwami trzecimi wymianę informacji technicznych, zwłaszcza dotyczących dalszego opracowywania metod monitorowania, organizacji raportowania oraz weryfikacji raportów emisji.

3. W przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w sprawie globalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych lub w sprawie globalnych działań mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego Komisja poddaje niniejsze rozporządzenie przeglądowi oraz, w stosownych przypadkach, proponuje zmiany do niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić jego dostosowanie do tego porozumienia międzynarodowego.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1367/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie zastosowania postanowień Konwencji z Aarhus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska do instytucji i organów Wspólnoty (Dz.U. L 264 z 25.9.2006, s. 13).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) No 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).





## ROZDZIAŁ VI

UPRAWNIENIA DELEGOWANE I WYKONAWCZE ORAZ PRZEPISY  
KOŃCOWE*Artykuł 23***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. Szczególnie ważne jest, aby przed przyjęciem takich aktów delegowanych Komisja stosowała swoje zwykłe procedury działania i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 lipca 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 24***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 <sup>(1)</sup>. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13).



**▼B**

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 25***Zmiany do dyrektywy 2009/16/WE**

Do wykazu zawartego w załączniku IV do dyrektywy 2009/16/WE dodaje się punkt w brzmieniu:

„50. Dokument zgodności wydany na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (\*).

---

(\*) Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.”.

*Artykuł 26***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

**▼ B***ZALĄCZNIK I***Metody monitorowania emisji CO<sub>2</sub>****▼ M1****A. OBLICZANIE EMISJI CO<sub>2</sub> (ART. 9)**

Do celów obliczania emisji CO<sub>2</sub> przedsiębiorstwa stosują następujący wzór:

zużycie paliwa × współczynnik emisji

Zużycie paliwa dotyczy paliwa zużytego przez silniki główne, silniki pomocnicze, turbiny gazowe, kotły i generatory gazu obojętnego.

Zużycie paliwa podczas cumowania w portach oblicza się oddzielnie.

Stosuje się następujące wartości domyślne dla współczynników emisji w odniesieniu do paliw stosowanych na statkach:

Rodzaj paliwa	Odniesienie	Współczynnik emisji (t-CO <sub>2</sub> /t-paliwo)
1. olej napędowy/olej gazowy	ISO 8217 klasy od DMX do DMB	3,206
2. lekki olej opałowy (LFO)	ISO 8217 klasy od RMA do RMD	3,151
3. ciężki olej opałowy (HFO)	ISO 8217 klasy od RME do RMK	3,114
4. gaz płynny (LPG)	propan	3,000
	butan	3,030
5. skroplony gaz ziemny (LNG)		2,750
6. metanol		1,375
7. etanol		1,913

Stosuje się odpowiednie współczynniki emisji w odniesieniu do biopaliw, alternatywnych paliw niekopalnych i innych paliw, dla których nie określono wartości domyślnych.

**▼ B****B. METODY OKREŚLANIA EMISJI CO<sub>2</sub>**

Przedsiębiorstwo określa w planie monitorowania metodę monitorowania, z której ma korzystać w celu obliczenia zużycia paliwa dla każdego statku, za który odpowiada, zapewniając konsekwentne stosowanie wybranej przez siebie metody.

Stosuje się wartość określającą faktyczne zużycie paliwa podczas każdego rejsu, obliczając je za pomocą jednej z następujących metod:

- dokument dostawy paliwa i okresowe inwentaryzacje zbiorników paliwa;
- monitorowanie zbiornika z olejem bunkrowym na statku;
- przepływomierze na potrzeby odnośnych procesów spalania;
- bezpośredni pomiar emisji CO<sub>2</sub>.

Można stosować każde połączenie tych metod, po poddaniu ocenie przez weryfikatora, jeżeli zwiększa to ogólną dokładność pomiarów.

- Metoda A: dokument dostawy paliwa oraz okresowe inwentaryzacje zbiorników paliwa

Metoda ta opiera się na ilości i rodzaju paliwa wskazanych w dokumencie dostawy paliwa, w połączeniu z okresowymi inwentaryzacjami zbiorników paliwa w oparciu o odczyty mierników paliwa w zbiornikach. Na ilość

**▼ B**

paliwa zużytego w danym okresie składają się: ilość paliwa na początku okresu, plus dostawy, minus paliwo pozostałe na koniec okresu oraz zwrócony olej bunkrowy między początkiem a końcem danego okresu.

Okres oznacza czas między dwoma zawinięciami do portu lub czas spędzony w porcie. Wskazując paliwo wykorzystane w danym okresie, należy wyszczególnić rodzaj tego paliwa oraz zawartość siarki.

Metody tej nie można zastosować w przypadku, gdy dokumenty dostawy paliwa nie są dostępne na statku, zwłaszcza gdy w charakterze paliwa wykorzystuje się ładunek, na przykład przez odparowywanie skroplonego gazu ziemnego (LNG).

W ramach istniejącego załącznika VI do konwencji MARPOL dokument dostawy paliwa jest obowiązkowy, ma być przechowywany na statku przez trzy lata po dostawie oleju bunkrowego i ma być łatwo dostępny. Podstawę okresowych inwentaryzacji zbiorników z paliwem na statku stanowią odczyty mierników paliwa w zbiornikach. W tym przypadku korzysta się z tabel dotyczących poszczególnych zbiorników paliwa, w których określa się ilość paliwa w chwili odczytu. Niepewność związaną z dokumentem dostawy paliwa zaznacza się w planie monitorowania. Odczyty mierników paliwa prowadzi się za pomocą odpowiednich metod, takich jak systemy zautomatyzowane, sondy i przyrządy wstępowe. Metodę sondowania zbiornika i związaną z tym niepewność określa się w planie monitorowania.

W przypadku gdy ilość paliwa, o którą uzupełnia się zapas, lub ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach określona jest w jednostkach objętości wyrażonych w litrach, przedsiębiorstwo przelicza te wartości z jednostek objętości na jednostki masy, stosując wartości gęstości rzeczywistej. W celu określenia gęstości rzeczywistej przedsiębiorstwo wykorzystuje:

a) pokładowe systemy pomiarowe;

**▼ M1**

- b) gęstość zmierzoną przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub w dokumencie dostawy paliwa;
- c) gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.

**▼ B**

Gęstość rzeczywistą wyraża się w kg/l i ustala dla temperatury, w której dokonano określonego pomiaru. W przypadkach, w których wartości gęstości rzeczywistej nie są dostępne, stosuje się, po poddaniu ocenie przez weryfikatora, współczynnik gęstości standardowej dla odpowiedniego rodzaju paliwa.

## 2. Metoda B: monitorowanie zbiornika z olejem bunkrowym na statku

Metoda ta opiera się na odczytach mierników paliwa we wszystkich zbiornikach na statku. Odczytów dokonuje się codziennie, kiedy statek jest na morzu, oraz każdorazowo przy pobieraniu i zwracaniu oleju bunkrowego.

Suma różnic poziomów paliwa w zbiorniku między dwoma odczytami daje wynik w postaci paliwa zużytego w danym okresie.

Okres oznacza czas między dwoma zawinięciami do portów lub czas spędzony w porcie. Wskazując paliwo wykorzystane w danym okresie, należy wyszczególnić rodzaj tego paliwa oraz zawartość siarki.

Odczyty mierników paliwa prowadzi się za pomocą odpowiednich metod, takich jak systemy zautomatyzowane, sondy i przyrządy wstępowe. Metodę sondowania zbiornika i związaną z tym niepewność określa się w planie monitorowania.

W przypadku gdy ilość paliwa, o którą uzupełnia się zapas, lub ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach określona jest w jednostkach objętości wyrażonych w litrach, przedsiębiorstwo przelicza te wartości z jednostek objętości na jednostki masy, stosując wartości gęstości rzeczywistej. W celu określenia gęstości rzeczywistej przedsiębiorstwo wykorzystuje:

a) pokładowe systemy pomiarowe;

- b) gęstość zmierzoną przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub w dokumencie dostawy paliwa;

**▼ B**

- c) gęstość zmierzona w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.

Gęstość rzeczywistą wyraża się w kg/l i ustala dla temperatury, w której dokonano określonego pomiaru. W przypadkach, w których wartości gęstości rzeczywistej nie są dostępne, stosuje się, po poddaniu ocenie przez weryfikatora, współczynnik gęstości standardowej dla odpowiedniego rodzaju paliwa.

### 3. Metoda C: przepływomierze na potrzeby odnośnych procesów spalania

Metoda ta opiera się na pomiarach przepływu paliwa na pokładzie statku. Aby obliczyć całkowite zużycie paliwa w danym okresie, łączy się dane ze wszystkich przepływomierzy powiązanych z odpowiednimi źródłami emisji CO<sub>2</sub>.

Okres oznacza czas między dwoma zawinięciami do portów lub czas spędzony w porcie. Należy monitorować rodzaj paliwa wykorzystanego w danym okresie oraz zawartość siarki w tym paliwie.

Stosowane metody kalibracyjne oraz niepewność związaną z przepływomierzami określa się w planie monitorowania.

W przypadku gdy ilość zużytego paliwa określona jest w jednostkach objętości wyrażonych w litrach, przedsiębiorstwo przelicza te wartości z jednostek objętości na jednostki masy, stosując wartości gęstości rzeczywistej. W celu określenia gęstości rzeczywistej przedsiębiorstwo wykorzystuje:

- a) pokładowe systemy pomiarowe;

**▼ M1**

- b) gęstość zmierzona przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub w dokumencie dostawy paliwa;
- c) gęstość zmierzona w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.

**▼ B**

Gęstość rzeczywistą wyraża się w kg/l i ustala dla temperatury, w której dokonano określonego pomiaru. W przypadkach, w których wartości gęstości rzeczywistej nie są dostępne, stosuje się, po poddaniu ocenie przez weryfikatora, współczynnik gęstości standardowej dla odpowiedniego rodzaju paliwa.

### 4. Metoda D: bezpośredni pomiar emisji CO<sub>2</sub>

Bezpośrednich pomiarów emisji CO<sub>2</sub> można dokonywać w odniesieniu do rejsów oraz emisji CO<sub>2</sub> mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Wyemitowany CO<sub>2</sub> obejmuje CO<sub>2</sub> wyemitowany przez silniki główne, silniki pomocnicze, turbiny gazowe, kotły i generatory gazu obojętnego. Zużycie paliwa przez statki, w przypadku których za podstawę sprawozdawczości przyjęto tę metodę, oblicza się za pomocą zmierzonego poziomu emisji CO<sub>2</sub> oraz współczynnika emisji stosowanego dla danych paliw.

Metoda ta opiera się na określeniu przepływu emisji CO<sub>2</sub> w kominach spalinowych – stężenie CO<sub>2</sub> w gazach spalinowych należy pomnożyć przez współczynnik przepływu gazów spalinowych.

Stosowane metody kalibracyjne oraz niepewność związaną z używanymi przyrządami określa się w planie monitorowania.



## ZALĄCZNIK II

## Monitorowanie innych istotnych informacji

## A. MONITOROWANIE W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH REJSÓW (ART. 9)

1. Do celów monitorowania innych istotnych informacji w odniesieniu do poszczególnych rejsów (art. 9 ust. 1) przedsiębiorstwa muszą przestrzegać następujących zasad:

- a) ► **MI** datę i godzinę opuszczenia miejsca zacumowania i przybycia do miejsca zacumowania określa się według czasu uniwersalnego (Greenwich Mean Time)(GMT/UTC). ◀ Czas spędzony na morzu oblicza się na podstawie informacji dotyczących wyjścia z portu i przybycia do portu, wykluczając kotwiczenie;
- b) za przebytą odległość można przyjąć albo długość najbardziej bezpośredniej trasy od portu wyjścia do portu przybycia, albo rzeczywistą przebytą odległość. Jeżeli przyjmuje się długość najbardziej bezpośredniej trasy od portu wyjścia do portu przybycia, to aby uniknąć znaczącego niedoszacowania przebytej odległości, należy uwzględnić zachowawczy współczynnik korygujący. W planie monitorowania wskazuje się stosowaną metodę obliczania odległości oraz, w razie konieczności, stosowany współczynnik korygujący. ► **MI** Przebytą odległość określa się od miejsca zacumowania w porcie wyjścia do miejsca zacumowania w porcie przybycia i wyraża się w milach morskich; ◀
- c) wykonaną pracę transportową określa się, mnożąc przebytą odległość przez wielkość przewożonego ładunku;
- d) w przypadku statków pasażerskich do celów określenia przewożonego ładunku podaje się liczbę pasażerów. Jeśli chodzi o wszystkie inne kategorie statków, wielkość przewożonego ładunku wyraża się, stosownie do przypadku, albo w tonach metrycznych, albo w znormalizowanych metrach sześciennych ładunku;
- e) ► **MI** w przypadku statków ro-ro przewożony ładunek określa się jako masę ładunku na pokładzie, określoną jako rzeczywista masa lub liczba jednostek ładunku (pojazdów ciężarowych, samochodów itd.) lub wyrażoną długością, w metrach, zajmowanego miejsca na pasie pomnożoną przez domyślne wartości wagowe. ◀

Do celów niniejszego rozporządzenia „statek ro-ro” oznacza statek zaprojektowany do przewozu jednostek transportowych wjeżdżających na pokład i zjeżdżających z niego lub z przestrzeniami ładunkowymi przeznaczonymi do wjeżdżania do nich i wyjeżdżania z nich;

- f) w przypadku kontenerowców przewożony ładunek jest definiowany jako całkowita waga ładunku w tonach metrycznych lub, jeżeli to niemożliwe, liczba dwudziestostopowych jednostek ekwiwalentnych (TEU) pomnożona przez ich domyślne wartości wagowe. W przypadku gdy ładunek przewożony kontenerowcem jest zdefiniowany zgodnie z mającymi zastosowanie wytycznymi IMO lub aktami przyjętymi na podstawie Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS), definicję tę uznaje się za zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

Do celów niniejszego rozporządzenia „kontenerowiec” oznacza statek zaprojektowany wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie;

- g) przy określaniu przewożonego ładunku w odniesieniu do kategorii statków innych niż statki pasażerskie, statki ro-ro i kontenerowce możliwe jest uwzględnianie, w stosownych przypadkach, wagi i objętości przewożonego ładunku oraz liczby przewożonych pasażerów. Kategorie te obejmują, między innymi tankowce, masowce, drobnicowce, chłodniowce, statki do przewozu pojazdów i statki wielozadaniowe.

2. W celu zapewnienia jednolitych warunków stosowania pkt 1 lit. g) Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, przepisy techniczne wyszczególniające parametry mające zastosowanie do każdej z pozostałych kategorii statków wymienionych w tej literze.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2, nie później niż do dnia 31 grudnia 2016 r.

**▼B**

W stosownych przypadkach Komisja może, w drodze aktów wykonawczych, zmieniać mające zastosowanie parametry, o których mowa w pkt 1 lit. g). W stosownych przypadkach Komisja zmienia również te parametry, aby uwzględnić zmiany niniejszego załącznika na mocy art. 5 ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

3. W wykonywaniu przepisów, o których mowa w pkt 1 i 2, przedsiębiorstwa mogą również przedstawiać szczegółowe informacje dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi w warunkach lodowych.

**B. MONITOROWANIE W OKRESACH ROCZNYCH (ART. 10)**

W celu monitorowania innych istotnych informacji w okresach rocznych przedsiębiorstwa muszą przestrzegać następujących zasad:

Wartości monitorowane w ramach art. 10 określa się, sumując odpowiednie dane dla każdego rejsu.

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się za pomocą co najmniej czterech wskaźników: zużycia paliwa w przeliczeniu na przebytą odległość, zużycia paliwa w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową, emisji CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na przebytą odległość oraz emisji CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na pracę transportową, które oblicza się w następujący sposób:

zużycie paliwa w przeliczeniu na przebytą odległość = łączne zużycie paliwa w skali roku/łączna przebyta odległość

zużycie paliwa w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową = łączne zużycie paliwa w skali roku/wykonana praca transportowa ogółem

emisje CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na przebytą odległość = całkowite emisje CO<sub>2</sub> w skali roku/łączna przebyta odległość

emisje CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową = całkowite emisje CO<sub>2</sub> w skali roku/wykonana praca transportowa ogółem.

W wykonywaniu tych przepisów przedsiębiorstwa mogą również przedstawiać szczegółowe informacje dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi w warunkach lodowych, a także inne informacje dotyczące zużycia paliwa i wyemitowanego CO<sub>2</sub>, różnicując je na podstawie kryteriów określonych w planie monitorowania.

*ZAŁĄCZNIK III***Elementy, które powinny zostać uwzględnione w odniesieniu do aktów delegowanych przewidzianych w art. 15 i 16****A. PROCEDURY WERYFIKACJI**

- Kompetencje weryfikatorów,
- dokumenty przedkładane weryfikatorom przez przedsiębiorstwa,
- ocena ryzyka przeprowadzana przez weryfikatora,
- ocena zgodności planu monitorowania,
- weryfikacja raportu emisji,
- poziom istotności,
- wystarczająca pewność weryfikatora,
- nieprawidłowości i niezgodności,
- zawartość sprawozdania z weryfikacji,
- zalecenia dotyczące usprawnień,
- przepływ informacji między przedsiębiorstwami, weryfikatorami i Komisją.

**B. AKREDYTACJA WERYFIKATORÓW**

- Jak można wystąpić o akredytację w odniesieniu do działalności żeglugowej,
- jak weryfikatorzy będą oceniani przez krajowe jednostki akredytujące, aby uzyskać certyfikat akredytacji,
- jak krajowe jednostki akredytujące będą prowadziły nadzór, aby potwierdzać niezbędną ciągłość akredytacji,
- wymogi wobec krajowych jednostek akredytujących, aby mogły one udzielać akredytacji weryfikatorom w odniesieniu do działalności żeglugowej, łącznie z odniesieniami do norm zharmonizowanych.