

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** ► **M2** **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2015/757**

z dnia 29 kwietnia 2015 r.

w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych 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
► <u>M1</u>	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/2071 z dnia 22 września 2016 r.	L 320	1	26.11.2016
► <u>M2</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r.	L 130	105	16.5.2023
► <u>M3</u>	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2776 z dnia 12 października 2023 r.	L 2776	1	14.12.2023

sprostowane przez:

► **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 90169 z 8.12.2023, s. 1 (2023/957)

▼ B▼ M2**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY (UE) 2015/757****z dnia 29 kwietnia 2015 r.****w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów
cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany
dyrektywy 2009/16/WE**▼ B

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

▼ M2*Artykuł 1***Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji gazów cieplarnianych oraz innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, przebywających w tych portach lub wypływających z tych portów, w celu przyczyniania się do redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego w sposób efektywny pod względem kosztów.

▼ B*Artykuł 2***Zakres stosowania**▼ M2

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności brutto 5 000 jednostek i większej w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych uwalnianych przez te statki w trakcie rejsów tych statków służących do transportu osób lub towarów do celów komercyjnych 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 portach zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

1a. ► C1 Od dnia 1 stycznia 2025 r. niniejsze rozporządzenie stosuje się również do drobnicowców o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów służących do transportu ładunku do celów komercyjnych 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 portach zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, a także do statków typu offshore o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, ◀ w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych 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 portów zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

▼ M2

1b. Od 1 stycznia 2025 r. niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków typu offshore o pojemności brutto 5 000 jednostek i większej w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych 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 portów zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

1c. Niniejsze rozporządzenie obejmuje następujące gazy cieplarniane:

- a) dwutlenek węgla (CO₂);
- b) w odniesieniu do emisji metanu (CH₄) uwalnianych od 2024 r.; oraz
- c) w odniesieniu do emisji podtlenku azotu (N₂O) uwalnianych od 2024 r.

W przypadku gdy niniejsze rozporządzenie odnosi się do zagregowanej całości emisji gazów cieplarnianych lub zagregowanej całości emitowanych gazów cieplarnianych, rozumie się to jako odniesienie do zagregowanej całości emisji każdego gazu oddzielnie.

▼ B

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:

▼ M2

- a) „emisje gazów cieplarnianych” oznaczają uwalnianie przez statki gazów cieplarnianych objętych niniejszym rozporządzeniem zgodnie z art. 2 ust. 1c akapit pierwszy;
- b) „port zawinięcia” oznacza port zawinięcia zdefiniowany w art. 3 lit. z) dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾;
- c) „rejs” oznacza każde przemieszczenie się statku, które rozpoczyna się lub kończy w porcie zawinięcia;
- d) „przedsiębiorstwo” oznacza przedsiębiorstwo żeglugowe zdefiniowane w art. 3 lit. w) dyrektywy 2003/87/WE;

⁽¹⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

▼ B

- 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ 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;

▼ M2

- m) „okres sprawozdawczy” oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku; w odniesieniu do rejsów rozpoczynających się i kończących w dwóch różnych latach odnośne dane są zaliczane na poczet danego roku;

▼ B

- 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;

▼ M2

- p) „odpowiedzialny organ administrujący” oznacza organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego, o którym mowa w art. 3gf dyrektywy 2003/87/WE;
- q) „zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa” oznaczają sumę emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE w związku z działalnością w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy, która to suma ma być raportowana przez przedsiębiorstwo na mocy tej dyrektywy, w odniesieniu do wszystkich statków, za które przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym.

▼ B

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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀.
5. Przedsiębiorstwa zapewniają, aby sposób określania wielkości emisji ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀.

▼ B

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.

▼ M2

8. Przedsiębiorstwa raportują zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa w odniesieniu do statków, za które były one odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym, zgodnie z art. 11a.

▼ B*Artykuł 5***Metody monitorowania emisji ► M2 gazu cieplarnianego ◄
i innych istotnych informacji**

1. Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają w odniesieniu do każdego swojego statku emisje ► M2 gazu cieplarnianego ◄, 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.

▼ M2

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany załączników I i II do niniejszego rozporządzenia, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia i zmiany dyrektywy 2003/87/WE, a także aby dostosować te załączniki do aktów wykonawczych przyjętych na podstawie art. 14 ust. 1 tej dyrektywy, odpowiednich przepisów międzynarodowych oraz norm międzynarodowych i europejskich. Komisja jest również uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany załączników I i II do niniejszego rozporządzenia, aby doprecyzować elementy określonych w nich metod monitorowania w świetle postępu naukowo-technicznego oraz aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) ustanowionego na mocy dyrektywy 2003/87/WE.

Do dnia 1 października 2023 r. Komisja przyjmie akty delegowane, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, o czym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Metody monitorowania emisji CH₄ i N₂O muszą opierać się na tych samych zasadach, co metody monitorowania emisji CO₂ określone w załączniku I niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem wszelkich dostosowań odzwierciedlających właściwości odnośnych gazów cieplarnianych. Metody określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia oraz przepisy określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia dostosowuje się, w stosownych przypadkach, do metod i przepisów w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, zmieniającym dyrektywę 2009/16/WE.

▼ B*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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ 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;

▼ M2

b) nazwę przedsiębiorstwa oraz adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów oraz niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO dla przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela;

▼ B

c) wyszczególnienie następujących źródeł emisji ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀, 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.

▼ M2

5. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach i składają te plany przy użyciu zautomatyzowanych systemów i formatów wymiany danych. Szablony te, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania oraz przepisy techniczne dotyczące ich automatycznego przedkładania, ustanawiane są przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

6. Do dnia 1 kwietnia 2024 r., dla każdego należącego do nich statku objętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, przedsiębiorstwa przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu plan monitorowania, który został oceniony przez weryfikatora jako zgodny z niniejszym rozporządzeniem przeprowadzanej i który odzwierciedla włączenie emisji CH₄ i N₂O do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

▼ **M2**

7. Niezależnie od ust. 6, w odniesieniu do statków objętych zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu plan monitorowania zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia, bez zbędnej zwłoki i nie później niż trzy miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

8. Do 6 czerwca 2025 r. odpowiedzialne organy administrujące zatwierdzają plany monitorowania złożone przez przedsiębiorstwa zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu trzeciego niniejszego ustępu. W odniesieniu do statków objętych zakresem dyrektywy 2003/87/WE po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2024 r. odpowiedzialny organ administrujący zatwierdza złożony plan monitorowania w terminie czterech miesięcy od pierwszego zawinięcia danego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu trzeciego niniejszego ustępu.

Do dnia 1 października 2023 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu zmiany art. 6–10 w odniesieniu do zawartych w tych artykułach zasad odnoszących się do planów monitorowania, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania przez odpowiedzialne organy administrujące.

▼ **B***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:
 - a) w przypadku zmiany przedsiębiorstwa;
 - b) w razie wystąpienia nowych emisji ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀;
 - d) w razie stwierdzenia nieprawidłowości danych uzyskanych przy zastosowaniu danej metody monitorowania;
 - e) w przypadku gdy jakkolwiek część planu monitorowania zostaje uznana za niezgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia, a przedsiębiorstwo jest zobowiązane do jego zmiany zgodnie z art. 13 ust. 1.

▼ B

3. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zgłaszają weryfikatorom wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania.

▼ M2

4. Zmiany w planie monitorowania na mocy 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. Przedsiębiorstwo przekazuje zmieniony plan monitorowania odpowiedzialnemu organowi administrującemu po otrzymaniu powiadomienia od weryfikatora potwierdzającego zgodność planu monitorowania z wymogami.

5. Odpowiedzialny organ administrujący zatwierdza zmiany w planie monitorowania na mocy ust. 2 lit. a)–d) zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi przez Komisję na mocy przepisów akapitu drugiego niniejszego ustępu.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące zatwierdzania zmian w planach monitorowania przez odpowiedzialne organy administrujące.

▼ B*SEKCJA 3***Monitorowanie emisji ► M2 gazu cieplarnianego ◀ 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 ► M2 gazu cieplarnianego ◀ z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu odpowiednią metodę określania emisji ► M2 gazu cieplarnianego ◀ spośród metod przedstawionych w załączniku I część B oraz obliczając poziom emisji ► M2 gazu cieplarnianego ◀ 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 ► M2 gaz cieplarniany ◀;
- d) przebyta odległość;

▼ B

- e) czas spędzony na morzu;
- f) przewożony ładunek;
- g) wykonaną pracę transportową.

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 ►**M2** gazu cieplarnianego ◀ objętą zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia;
- c) zagregowane emisje ►**M2** gazu cieplarnianego ◀ ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;
- d) zagregowane emisje ►**M2** gazu cieplarnianego ◀ ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- e) zagregowane emisje ►**M2** gazu cieplarnianego ◀ ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- f) emisje ►**M2** gazu cieplarnianego ◀ podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;
- g) całkowitą przebytą odległość;
- h) łączny czas spędzony na morzu;
- i) wykonaną pracę transportową ogółem;
- j) średnią efektywność energetyczną;

▼ M2

- k) zagregowana całość emisji gazów cieplarnianych, które są objęte zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy i które należy raportować na mocy tej dyrektywy, wraz z informacjami niezbędnymi, by uzasadnić zastosowanie wszelkich stosownych odstępstw od art. 12 ust. 3 tej dyrektywy przewidzianych w art. 12 ust. 3-e do 3-b tej dyrektywy.

▼ B

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

Przedsiębiorstwa mogą również monitorować zużyte paliwo i wyemitowany ► **M2** gaz cieplarniany ◀, 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ oraz innych istotnych informacji z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność, który to raport został uznany za satysfakcjonujący przez weryfikatora zgodnie z w art. 13.

▼ M2

Od 2025 r. do dnia 31 marca każdego roku przedsiębiorstwa, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność, przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu, organom odnośnych państw bandery (w odniesieniu do statków pływających pod banderą państwa członkowskiego) i Komisji raport emisji z całego okresu sprawozdawczego za poprzedni rok, który to raport został uznany za satysfakcjonujący przez weryfikatora zgodnie z art. 13. Odpowiedzialny organ administrujący może zobowiązać przedsiębiorstwa do przekazania ich raportów emisji w terminie przypadającym przed 31 marca, ale nie wcześniej niż 28 lutego.

2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa poprzednie przedsiębiorstwo, możliwie jak najbliżej dnia zakończenia zmiany i nie później niż trzy miesiące po tej dacie, przedkłada odpowiedzialnemu organowi administrującemu, organom odnośnych państw bandery (w odniesieniu do statków pływających pod banderą państwa członkowskiego), nowemu przedsiębiorstwu i Komisji zweryfikowane sprawozdanie zawierające te same elementy co raport emisji, o którym mowa w ust. 1, ale ograniczone do okresu, w którym przedsiębiorstwo to ponosiło odpowiedzialność za prowadzenie działalności.

▼ B

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;

▼ B

- (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.

▼ M2

4. Do dnia 1 października 2023 r. Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu zmiany art. 11, 11a i 12 dotyczących zasad raportowania, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 11a***Raportowanie i przekazywanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa**

1. Przedsiębiorstwa opracowują zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa w okresie sprawozdawczym na podstawie danych zawartych w raporcie emisji oraz w raporcie, o którym mowa w art. 11 ust. 2, w odniesieniu do każdego statku, za który były one odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu.

2. Od 2025 r. przedsiębiorstwa przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu do dnia 31 marca każdego roku zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa obejmujące emisje w okresie sprawozdawczym za poprzedni rok podlegające raportowaniu zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w związku z transportem morskim, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu, które to dane zostały zweryfikowane zgodnie z rozdziałem III niniejszego rozporządzenia.

3. Odpowiedzialny organ administrujący może zobowiązać przedsiębiorstwa do przedłożenia zweryfikowanych zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, o których mowa w ust. 2, w terminie przypadającym przed dniem 31 marca, ale nie wcześniej niż dnia 28 lutego.

▼ M2

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące monitorowania i raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu.

▼ B*Artykuł 12***▼ M2****Format raportu emisji i raportowanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa**

1. Raport emisji i zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa przedkłada się przy użyciu zautomatyzowanych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych.

▼ B

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.

▼ M2

2. Weryfikator ocenia zgodność raportu emisji i raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, z wymogami ustanowionymi w art. 8–12 oraz w załącznikach I i II.

▼ B

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.

▼ B

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.

▼ M2

5. Weryfikator ocenia zgodność zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa z wymogami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 6.

W przypadku gdy weryfikator stwierdzi z wystarczającą pewnością, że zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa nie zawierają istotnych nieprawidłowości, wydaje sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa zostały uznane za satysfakcjonujące zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 6.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, w tym metod i procedury weryfikacji, oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji.

▼ B*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.

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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀, a w szczególności:

- a) przyporządkowanie zużycia paliwa do rejsów;
- b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia;

▼ B

c) wybór i stosowanie współczynników emisji;

▼ M2

d) obliczenia prowadzące do określenia całkowitego poziomu emisji gazów cieplarnianych i łącznych zagregowanych emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE w związku z działalnością w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy, które to obliczenia należy zgłaszać na mocy tej dyrektywy;

▼ B

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 ►M2 gazu cieplarnianego ◀ 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.

▼ M2

4. Weryfikując zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa, weryfikator ocenia kompletność i spójność zgłoszonych danych z informacjami przekazanymi przez przedsiębiorstwo, w tym z jego zweryfikowanymi raportami emisji oraz z raportami, o których mowa w art. 11 ust. 2.

▼ B*Artykuł 15***Procedury weryfikacji**

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszone poziomy emisji ►M2 gazu cieplarnianego ◀ z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znaczących odchyleń 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.

▼ B

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

▼ M2

6. W odniesieniu do weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, weryfikator i przedsiębiorstwo muszą przestrzegać przepisów w zakresie weryfikacji ustanowionych w aktach delegowanych przyjętych na podstawie art. 13 ust. 6. Weryfikator nie weryfikuje raportu emisji ani raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, w odniesieniu do każdego statku, za który przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne.

▼ B*Artykuł 16***Akredytacja weryfikatorów****▼ M2**

1. Weryfikatorzy, którzy oceniają plany monitorowania, raporty emisji, raporty, o których mowa w art. 11 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, i zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydają sprawozdania z weryfikacji, o których mowa w art. 13 ust. 3 i 5 niniejszego rozporządzenia, i dokumenty zgodności, o których mowa w art. 17 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, muszą posiadać akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.

▼ B

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.

▼ B

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 przypływają 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.

▼ B

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.

▼ M2

3. W przypadku statku, który nie spełnia obowiązków 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 – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – wydać nakaz wydalenia, który jest przekazywany Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery. W następstwie wydania takiego nakazu wydalenia każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, 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 i 18. Jeżeli taki statek pływa pod banderą państwa członkowskiego i wpływa do jednego z portów tego państwa lub znajduje się w nim, dane państwo członkowskie – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – zatrzymuje statek do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze spoczywających na nim obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania.

Jeżeli statek, o którym mowa w akapicie pierwszym, znajduje się w jednym z portów państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa, dane państwo członkowskie może, po umożliwieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu przedstawienia uwag, wydać nakaz zatrzymania bandery do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo z jego zobowiązań w zakresie monitorowania i raportowania. Informuje ono o tym Komisję, EMSA i pozostałe państwa członkowskie.

▼ M2

Spełnienie tych obowiązków monitorowania i raportowania potwierdza się przedstawiając ważny dokument zgodności właściwemu organowi krajowemu, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp nie narusza międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.

▼ B

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.

▼ M2

Możliwość odstępstwa na mocy akapitu pierwszego nie ma zastosowania do państwa członkowskiego, którego organem jest odpowiedzialny organ administrujący.

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

1. Co roku w terminie do dnia 30 czerwca Komisja podaje do wiadomości publicznej informacje dotyczące emisji ► M2 gazu cieplarnianego ◀ 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:

▼ M2

a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, przedsiębiorstwo, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);

▼ B

b) efektywność techniczną statku (EEDI lub EIV, w stosownych przypadkach);

c) roczne emisje ► M2 gazu cieplarnianego ◀;

d) całkowite roczne zużycie paliwa podczas rejsów;

e) średnie roczne zużycie paliwa i emisje ► M2 gazu cieplarnianego ◀ w odniesieniu do odległości przebytej w rejsach;

f) średnie roczne zużycie paliwa i emisje ► M2 gazu cieplarnianego ◀ w odniesieniu do przebytej odległości i ładunków przewożonych w rejsach;

g) średni roczny czas spędzony na morzu w rejsach;

h) stosowaną metodę monitorowania;

▼ B

- 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.

3. W przypadkach gdy – ze względu na szczególne okoliczności – ujawnienie określonej kategorii danych zagregowanych na podstawie ust. 2, nieodnoszących się do emisji ► **M2** gazu cieplarnianego ◀, 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 ⁽¹⁾, 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 ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ z transportu morskiego oraz innych istotnych informacji, zawierające wyniki zagregowane i objaśnione, aby poinformować społeczeństwo i umożliwić ocenę emisji ► **M2** gazu cieplarnianego ◀ i efektywności energetycznej transportu morskiego według wielkości, rodzajów statków, działalności lub jakiegokolwiek innej kategorii uznanej za celową.

▼ M2

5. Co dwa lata Komisja ocenia ogólny wpływ sektora transportu morskiego na klimat na świecie, w tym poprzez emisje gazów cieplarnianych innych niż CO₂ lub ich wpływ oraz cząsteczki o współczynniku globalnego ocieplenia nieobjętych niniejszym rozporządzeniem.

▼ B

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 ⁽²⁾.

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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

▼ B

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.

▼ M2*Artykuł 22a***Przegląd**

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokonuje przeglądu niniejszego rozporządzenia, w szczególności uwzględniając dalsze doświadczenie zdobyte podczas jego wdrażania, zwłaszcza w celu włączenia statków o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w celu ewentualnego późniejszego objęcia tych statków zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE lub zaproponowania innych środków mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z takich statków. W odpowiednim przypadku, przeglądowi takiemu towarzyszy wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

▼ B

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.

▼ M2

2. Uprawnienia do przyjmowania 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.

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 11a ust. 4 i art. 13 ust. 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 5 czerwca 2023 r.

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem odpowiedniego 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.

▼M2

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 11a ust. 4, art. 13 ust. 6, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

▼B

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

▼M2

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 11a ust. 4, art. 13 ust. 6, art. 15 ust. 5 lub art. 16 ust. 3 wchodzi w życie, jedynie jeśli ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli 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.

Jednakże ostatnie zdanie akapitu pierwszego niniejszego ustępu nie ma zastosowania do aktów delegowanych przyjętych do dnia 1 października 2023 r. na podstawie art. 5 ust. 2 akapit drugi, art. 6 ust. 8 akapit drugi ani art. 11 ust. 4.

▼B*Artykuł 24***Procedura komitetowa**

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

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:

⁽¹⁾ 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

„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.

▼ **M3****ZAŁĄCZNIK I****Metody monitorowania emisji gazów cieplarnianych****A. OBLICZANIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH (ART. 9)****1. Wzory do obliczania emisji gazów cieplarnianych**

Do celów obliczania emisji gazów cieplarnianych przedsiębiorstwa stosują następujący wzór:

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

Przedsiębiorstwa obliczają emisje CO₂, sumując emisje CO₂ z wszystkich zużytych paliw i z zastosowaniem następującego wzoru:

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

Przedsiębiorstwa obliczają emisje CH₄, sumując emisje CH₄ pochodzące ze spalania wszystkich zużytych paliw i z uwzględnieniem emisji CH₄ ze strat paliwa, z zastosowaniem następującego wzoru:

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

Przedsiębiorstwa obliczają emisje N₂O, sumując emisje N₂O z wszystkich zużytych paliw i z zastosowaniem następującego wzoru:

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

Zużycie paliwa oblicza się oddzielnie dla emisji z rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego, z rejsów, które rozpoczęły się w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, z rejsów do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz dla emisji w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Zużycie paliwa w portach państwa członkowskiego oblicza się oddzielnie.

Człon	Wyjaśnienie
GHG _{MRV}	Emisje gazów cieplarnianych, które mają być zgłaszane na podstawie niniejszego rozporządzenia, wyrażone w tonach ekwiwalentu CO ₂ , gdzie „ekwiwalent CO ₂ ” oznacza jednostkę miary stosowaną do obliczania emisji CO ₂ , CH ₄ i N ₂ O na podstawie związanego z nimi współczynnika globalnego ocieplenia, poprzez przeliczenie ilości CH ₄ i N ₂ O na równoważną ilość dwutlenku węgla o takim samym współczynniku globalnego ocieplenia.
CO ₂ MRV	Zagregowana całość emisji CO ₂ .
CH ₄ MRV	Zagregowana całość emisji CH ₄ .

▼ M3

Człon	Wyjaśnienie
N_2O_{MRV}	Zagregowana całość emisji N_2O .
GWP_{CH_4}	Współczynnik globalnego ocieplenia dla CH_4 w okresie 100 lat, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/1044 (!).
GWP_{N_2O}	Współczynnik globalnego ocieplenia dla N_2O w okresie 100 lat, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2020/1044.
i	Wskaźnik odpowiadający paliwom zużytem na statku w okresie sprawozdawczym.
j	Wskaźnik odpowiadający źródłom emisji na statku. Do celów niniejszego rozporządzenia uwzględnione źródła obejmują co najmniej silniki główne, silniki pomocnicze, turbiny gazowe, kotły i generatory gazu obojętnego.
M_i	Zużycie paliwa wyrażone jako całkowita masa zużytego paliwa (suma dla wszystkich źródeł emisji).
$M_{i,j}$	Zużycie paliwa wyrażone jako masa konkretnego paliwa i i zużytego przez źródło emisji j .
C_j	Współczynnik emisji spowodowanych stratami paliwa od zbiornika paliwa do kilwatera (TtW) (współczynnik emisji ze strat paliwa) jako odsetek masy paliwa i i zużytego przez źródło emisji j [%]. C_j obejmuje emisje niezorganizowane i emisje ze strat paliwa. Emisje niezorganizowane i emisje ze strat paliwa to emisje pochodzące z paliwa, które nie dociera do komory spalania źródła emisji lub które nie zostaje zużyte przez źródło emisji, ponieważ nie ulega spalaniu, ulatnia się lub wycieka z układu.
$M_{i,NC}$	Całkowita masa niespalonego, ale uwolnionego do atmosfery paliwa i . $M_{i,NC} = \sum_i \sum_j M_{i,j} \times C_j / 100$
CH_4S	Ilość niespalonego, uwolnionego do atmosfery CH_4 . W celu obliczenia tej ilości przedsiębiorstwa stosują następujący wzór: $CH_4S = M_{i,NC}$

▼ M3

Człon	Wyjaśnienie
$EF_{CO_2, i}$	Współczynnik emisji CO ₂ od zbiornika paliwa do kilowatera dla paliwa i, określony w tabeli w pkt 2 niniejszej części.
$EF_{CH_4, i}$	Współczynnik emisji CH ₄ od zbiornika paliwa do kilowatera dla paliwa i, określony w tabeli w pkt 2 niniejszej części.
$EF_{N_2O, i}$	Współczynnik emisji N ₂ O od zbiornika paliwa do kilowatera dla paliwa i, określony w tabeli w pkt 2 niniejszej części.

(¹) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1044 z dnia 8 maja 2020 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 w odniesieniu do wartości współczynników globalnego ocieplenia oraz wytycznych dotyczących wykazów, a także w odniesieniu do unijnego systemu wykazów, oraz uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 666/2014 (Dz.U. L 230 z 17.7.2020, s. 1).

2. Domyślne współczynniki emisji

W poniższej tabeli:

- TBM oznacza „do zmierzenia” („to be measured”);
- N/A oznacza „brak informacji” („not available”);
- Myślnik oznacza „nie dotyczy”.

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się wartości domyślne współczynników emisji dla paliw i źródeł emisji używanych na statku zgodnie z poniższą tabelą.

Jeżeli w komórce wskazano TBM albo N/A, należy zastosować najwyższą domyślną wartość dla klasy paliwa w tej samej kolumnie. Jeżeli w przypadku danej klasy paliwa we wszystkich komórkach w tej samej kolumnie wskazano TBM albo N/A, stosuje się wartość domyślną dla paliwa kopalnego, w przypadku którego ta wartość domyślna jest najmniej korzystna. Zasada ta nie ma zastosowania do kolumny 6, w której TBM lub N/A odnosi się do niedostępnych wartości dla źródła emisji. W przypadku braku wartości domyślnej dla C_j stosuje się wartość certyfikowaną zgodnie z art. 10 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2023/1805 Parlamentu Europejskiego i Rady*.

Przedsiębiorstwa mogą odejść od wartości domyślnych dla współczynników emisji wymienionych w poniższej tabeli, po zastosowaniu, w stosownych przypadkach, warunków i ograniczeń przewidzianych w art. 10 ust. 5 i 6 rozporządzenia (UE) 2023/1805.

W przypadku paliw niekopalnych niewymienionych w poniższej tabeli przedsiębiorstwo określa współczynniki emisji zgodnie z art. 32–35 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/2066**.

W przypadku mieszania paliw każde paliwo rozpatruje się oddzielnie.

▼ M3

1	2	3	4	5	6
Klasa paliwa	Rodzaj paliwa	EF _{CO₂} $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	EF _{CH₄} $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	EF _{N₂O} $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _j Jako % masy paliwa zużytego przez źródło emisji
Paliwa kopalne	Ciężki olej opałowy (HFO) ISO 8217 klasy od RME do RMK	3,114	0,00005	0,00018	—
	Lekki olej opałowy (LFO) ISO 8217 klasy od RMA do RMD	3,151	0,00005	0,00018	—
	Olej żeglugowy typu diesel (MDO) Olej napędowy żeglugowy (MGO) ISO 8217 klasy od DMX do DMB	3,206	0,00005	0,00018	—
	Skroplony gaz ziemny (LNG)	2,750	0	0,00011	3,1 dla LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)
					1,7 dla LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					0,2 dla LNG Diesel (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					2,6 dla silnika o zapłonie iskrowym zasilanego gazem o mieszance ubogiej
	LPG (gaz płynny, butan)	3,03	TBM	TBM	N/A
	LPG (gaz płynny, propan)	3,00	TBM	TBM	N/A
	H ₂ (kopalne)	0	0	— dla ogniw paliwowych	—
TBM dla silnika spalinowego wewnętrznego spalania (ICE)					
NH ₃ (kopalne)	0	N/A	TBM	N/A	
Metanol (kopalne)	1,375	TBM	TBM	—	

▼ M3

1	2	3	4	5	6
Biopaliwa	Etanol	1,913	TBM	TBM	—
	Biodiesel	2,834	TBM	TBM	—
	Uwodorniony olej roślinny (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	—
	Skroplony biogaz wysokometanowy (Bio-LNG) jako paliwo transportowe	2,750	0	0,00011	3,1 dla LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)
					1,7 dla LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					0,2 dla LNG Diesel (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					2,6 dla silnika o zapłonie iskrowym zasilanego gazem o mieszance ubogiej
	Biometanol	1,375	TBM	TBM	—
Inne	3,115	0,00005	0,00018	—	
Bio-H ₂	0	0	0 dla ogniw paliwowych	—	
			TBM dla ICE		
odnawialne paliwa transportowe pochodzenia niebiologicznego (FRNBO) – e-paliwa	e-diesel	3,206	0,00005	0,00018	—
	e-metanol	1,375	TBM	TBM	—
	e-LNG	2,750	0	0,00011	3,1 dla LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)
					1,7 dla LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					0,2 dla LNG Diesel (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					2,6 dla silnika o zapłonie iskrowym zasilanego gazem o mieszance ubogiej
	e-H ₂	0	0	0 dla ogniw paliwowych	—
				TBM dla ICE	
e-NH ₃	0	N/A	TBM	N/A	
e-LPG	N/A	N/A	N/A	N/A	
e-DME	N/A	N/A	N/A	—	

▼ M3

W kolumnie 1 określono klasę paliw.

W kolumnie 2 podano nazwy odpowiednich rodzajów paliwa dla każdej klasy.

Kolumna 3 zawiera współczynnik emisji EF dla dwutlenku węgla w gCO₂/g paliwa.

Kolumna 4 zawiera współczynnik emisji EF dla metanu w gCH₄/g paliwa.

Kolumna 5 zawiera współczynnik emisji EF dla podtlenek azotu w gN₂O/g paliwa.

W kolumnie 6 określono utraconą część paliwa w postaci emisji niezorganizowanych lub emisji ze strat paliwa (C_j), mierzoną jako % masy paliwa zużytego przez dane źródło energii. Jeżeli chodzi o takie paliwa jak LNG, w przypadku których powstają emisje niezorganizowane i emisje ze strat paliwa, wielkość emisji niezorganizowanych i emisji ze strat paliwa przedstawiona w tabeli jest wyrażona w % masy zużytego paliwa. Wartości C_j w tabeli oblicza się przy obciążeniu silnika na poziomie 50 %.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48).

** Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1).

B. METODY OKREŚLANIA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH

Przedsiębiorstwo wskazuje w planie monitorowania metodę monitorowania, z której korzysta do określenia emisji gazów cieplarnianych dla każdego statku, za który odpowiada, zapewniając konsekwentne stosowanie wybranej przez siebie metody.

Można zastosować następujące metody A, B, C i D, oparte na obliczeniach lub pomiarach.

W ramach podejścia obliczeniowego (metody A, B i C) emisje oblicza się przy użyciu wzorów określonych w części A. W tym celu rzeczywiste zużycie paliwa dla każdego rejsu określa się przy użyciu dowolnej z metod A, B lub C opisanych poniżej i wykorzystuje do celów obliczeń. Przy wyborze którejkolwiek z metod A, B lub C należy wziąć pod uwagę źródła niepewności i związane z nimi poziomy niepewności. Przedsiębiorstwo powinno regularnie przeprowadzać odpowiednie działania kontrolne, w tym kontrole krzyżowe między ilością bunkrową podaną w dokumencie dostawy paliwa (BDN) a ilością bunkrową wskazaną przez pomiary pokładowe, oraz podejmować działania naprawcze w przypadku zaobserwowania znaczących odchyleń.

W ramach podejścia pomiarowego (metoda D) stosowane są bezpośrednie pomiary emisji gazów cieplarnianych.

Można stosować każde połączenie metod A, B, C i D, po poddaniu go ocenie przez weryfikatora, jeżeli zwiększa to ogólną dokładność pomiarów.

▼ M3**1. 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 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 portów 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 pomiary wstępne. 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 metrach sześciennych, 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;
- c) gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.

Gęstość rzeczywistą wyraża się w kg/metr sześcienny 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.

▼ M3

Odczyty mierników paliwa prowadzi się za pomocą odpowiednich metod, takich jak systemy zautomatyzowane, sondy i przymiary 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 metrach sześciennych, 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;
- c) gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.

Gęstość rzeczywistą wyraża się w kg/metr sześcienny 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 statku. Aby obliczyć całkowite zużycie paliwa w danym okresie, łączy się dane ze wszystkich przepływomierzy powiązanych z odpowiednimi źródłami emisji gazów cieplarnianych.

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

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 metrach sześciennych, 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;
- c) gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.

Gęstość rzeczywistą wyraża się w kg/metr sześcienny 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.

▼ M3**4. Metoda D: Bezpośredni pomiar emisji gazów cieplarnianych**

Bezpośrednich pomiarów emisji gazów cieplarnianych można dokonywać w odniesieniu do rejsów oraz emisji gazów cieplarnianych mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Zużycie paliwa przez statki, w przypadku których za podstawę sprawozdawczości z zakresu CO₂ przyjęto tę metodę w odniesieniu do wszystkich źródeł emisji na statku, oblicza się za pomocą zmierzonego poziomu emisji CO₂ oraz współczynników emisji mających zastosowanie do danych paliw i źródeł emisji.

Metoda ta opiera się na określeniu przepływu emisji gazów cieplarnianych w kominach spalinowych – stężenia gazów cieplarnianych w gazach spalinowych należy pomnożyć przez współczynnik przepływu gazów spalinowych.

Zastosowanie tej metody do określenia emisji jednego gazu cieplarnianego nie uniemożliwia przedsiębiorstwom stosowania jakiegokolwiek innej metody opisanej w niniejszej części do jakiegokolwiek innego gazu cieplarnianego.

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

C. ZARZĄDZANIE DANYMI I ICH KONTROLA**1. System kontroli**

- 1.1. Przedsiębiorstwo przeprowadza ocenę ryzyka w celu określenia źródła ryzyka wystąpienia błędów w przepływie danych, od danych pierwotnych po dane końcowe, w raporcie emisji, a także ustanawia, dokumentuje, wdraża i utrzymuje skuteczny system kontroli w celu zapewnienia, aby raporty sporządzone w wyniku działań w zakresie przepływu danych nie zawierały nieprawidłowości i były zgodne z planem monitorowania oraz z niniejszym rozporządzeniem.

Przedsiębiorstwo udostępnia ocenę ryzyka, o której mowa w akapicie pierwszym, odpowiedzialnemu organowi administrującemu na jego żądanie. Przedsiębiorstwo udostępnia ją również do celów weryfikacji.

- 1.2. Do celów pkt 1.1 akapit pierwszy przedsiębiorstwo ustanawia, dokumentuje, wdraża i utrzymuje pisemne procedury, oddzielnie od planu monitorowania, w odniesieniu do działań w zakresie przepływu danych, jak również działań kontrolnych, oraz zamieszcza odniesienia do tych procedur i ich opis w planie monitorowania. Przedsiębiorstwo udostępnia wszelką pisemną dokumentację procedur odpowiedzialnemu organowi administrującemu na jego żądanie. Przedsiębiorstwo udostępnia również taką dokumentację do celów weryfikacji.

- 1.3. Działania kontrolne, o których mowa w pkt 1.2, obejmują, w stosownych przypadkach:

- a) zapewnianie jakości odpowiednich urządzeń pomiarowych;
- b) zapewnianie jakości systemów informatycznych, wraz z zapewnieniem, aby stosowne systemy były zaprojektowane, udokumentowane, zbadane, wdrożone, kontrolowane i utrzymywane w sposób zapewniający rzetelne, dokładne i prowadzone w odpowiednim czasie przetwarzanie danych, odpowiednio do ryzyka zidentyfikowanego zgodnie z pkt 1.1;
- c) podział obowiązków odnoszących się do działań w zakresie przepływu danych i działań kontrolnych, a także zarządzanie niezbędnymi kompetencjami;

▼ M3

- d) wewnętrzne przeglądy i walidację danych;
 - e) korekty i działania naprawcze;
 - f) kontrolę procesów zleczanych na zewnątrz;
 - g) prowadzenie rejestrów i dokumentacji, w tym zarządzanie wersjami dokumentów.
- 1.4. Do celów pkt 1.3 lit. a) przedsiębiorstwo zapewnia regularną kalibrację, regulację i kontrolę stosownych urządzeń pomiarowych przed ich użyciem oraz ich sprawdzenie pod kątem zgodności z normami pomiarowymi odpowiadającymi międzynarodowym normom pomiarowym, o ile są dostępne, oraz zapewnia, aby były one proporcjonalne do zidentyfikowanego ryzyka.

Jeżeli części składowe systemu pomiarowego nie mogą być skalibrowane, przedsiębiorstwo wskazuje je w planie monitorowania i proponuje alternatywne działania kontrolne.

W przypadku stwierdzenia, że urządzenie nie jest zgodne z wymaganymi parametrami działania, przedsiębiorstwo bezzwłocznie podejmuje niezbędne działania naprawcze.

- 1.5. Do celów pkt 1.3 lit. d) przedsiębiorstwo dokonuje przeglądu i walidacji danych wynikających z działań w zakresie przepływu danych, o których mowa w pkt 1.2.

Taki przegląd i walidacja danych obejmują co najmniej następujące elementy:

- a) sprawdzenie czy dane są kompletne;
 - b) porównanie danych uzyskanych, monitorowanych i zgłaszanych przez przedsiębiorstwo na przestrzeni kilku lat;
 - c) porównanie danych i wartości wynikających z różnych metod monitorowania, gdy stosowana jest więcej niż jedna metoda monitorowania.
- 1.6. Do celów pkt 1.3 lit. e) przedsiębiorstwo zapewnia, aby w przypadku stwierdzenia, że działania w zakresie przepływu danych lub działania kontrolne nie funkcjonują skutecznie lub nie są zgodne z zasadami określonymi w dokumentacji procedur dotyczących tych działań, podjęte zostały działania naprawcze, a dane, których problem dotyczył, zostały bezzwłocznie skorygowane.
- 1.7. Do celów pkt 1.3 lit. f), w przypadku gdy przedsiębiorstwo zleca na zewnątrz co najmniej jedno z działań w zakresie przepływu danych lub działań kontrolnych, o których mowa w pkt 1.1, przedsiębiorstwo przeprowadza wszystkie poniższe działania:

- a) sprawdza jakość zleczonych na zewnątrz działań w zakresie przepływu danych i działań kontrolnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- b) wskazuje odpowiednie wymogi odnoszące się do wyników procesów zleczanych na zewnątrz, a także metod stosowanych w takich procesach;
- c) sprawdza jakość wyników i metod, o których mowa w lit. b);
- d) zapewnia, aby działania zlecone na zewnątrz były prowadzone w sposób uwzględniający ryzyko nieodłączone i ryzyko zawodności systemów kontroli wewnętrznej zidentyfikowane w ramach oceny ryzyka, o której mowa w pkt 1.1.

▼ M3

- 1.8. Przedsiębiorstwo monitoruje skuteczność systemu kontroli, między innymi przeprowadzając przeglądy wewnętrzne i uwzględniając ustalenia poczynione przez weryfikatora podczas weryfikacji raportów emisji oraz sprawozdań, o których mowa w art. 11 ust. 2.

Jeżeli przedsiębiorstwo stwierdzi, że system kontroli jest nieskuteczny lub niewspółmierny do zidentyfikowanego ryzyka, podejmuje on działania w celu udoskonalenia systemu kontroli i aktualizuje plan monitorowania lub bazowe procedury pisemne odnoszące się do działań w zakresie przepływu danych, oceny ryzyka i działań kontrolnych, stosownie do przypadku.

2. Luki w danych

- 2.1. W przypadku braku danych istotnych do określenia emisji gazów cieplarnianych ze statku w odniesieniu do co najmniej jednego rejsu, przedsiębiorstwo wykorzystuje dane zastępcze obliczone zgodnie z metodą alternatywną (metodami alternatywnymi) wskazaną (wskazanymi) w planie monitorowania ocenionym przez weryfikatora i, w stosownych przypadkach, zatwierdzonym przez odpowiedzialny organ administrujący.

W przypadku braku danych istotnych do określenia emisji gazów cieplarnianych ze statku w odniesieniu do co najmniej jednego rejsu, w przypadku których w planie monitorowania nie wymieniono alternatywnych metod monitorowania ani alternatywnych źródeł danych na potrzeby potwierdzenia danych lub uzupełnienia luki w danych, przedsiębiorstwo stosuje odpowiednią metodę szacowania w celu określenia zachowawczych danych zastępczych dla odpowiedniego okresu i brakującego parametru.

- 2.2. W przypadku gdy z przyczyn technicznych zastosowanie planu monitorowania ocenionego jako zadowalający przez weryfikatora i, w stosownych przypadkach, zatwierdzonego przez odpowiedzialny organ administrujący jest tymczasowo niewykonalne, przedsiębiorstwo stosuje metodę opartą na alternatywnych źródłach danych wymienioną w planie monitorowania w celu przeprowadzenia kontroli potwierdzających lub, jeżeli takiej metody nie uwzględniono w planie monitorowania, alternatywną metodę, która dostarcza danych zastępczych lub zachowawczych szacunków, do czasu przywrócenia warunków umożliwiających stosowanie zatwierdzonego planu monitorowania.

Przedsiębiorstwo stosuje wszelkie niezbędne środki, aby szybko ponownie stosować plan monitorowania.

- 2.3. W przypadku zastosowania metody szacowania zgodnie z pkt 2.1 lub w przypadku tymczasowego odstąpienia od planu monitorowania zgodnie z pkt 2.2, przedsiębiorstwo bez zbędnej zwłoki opracowuje pisemną procedurę służącą uniknięciu tego rodzaju luk w danych w przyszłości i zmienia plan monitorowania zgodnie z art. 7.



ZAŁĄCZNIK 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) ► **M1** 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. ► **M1** 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) ► **M1** 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;

▼ B

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.

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.

▼ M3**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 gazów cieplarnianych w przeliczeniu na przebytą odległość oraz emisji gazów cieplarnianych 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 gazów cieplarnianych w przeliczeniu na przebytą odległość = łączne emisje gazów cieplarnianych w skali roku/łączna przebyta odległość

emisje gazów cieplarnianych w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową = łączne emisje gazów cieplarnianych w skali roku/wykonana praca transportowa ogółem.

Ponadto, w stosownych przypadkach, statki mogą monitorować średnią efektywność energetyczną przy użyciu dwóch poniższych wskaźników efektywności energetycznej: zużycie paliwa w przeliczeniu na czas spędzony na morzu oraz emisje gazów cieplarnianych w przeliczeniu na czas spędzony na morzu, które oblicza się w następujący sposób:

zużycie paliwa w przeliczeniu na czas spędzony na morzu = łączne zużycie paliwa w skali roku/łączny czas spędzony na morzu

▼ **M3**

emisje gazów cieplarnianych w przeliczeniu na czas spędzony na morzu = łączne emisje gazów cieplarnianych w skali roku/łączny czas spędzony na morzu

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 wyemitowanych gazów cieplarnianych, różniąc je na podstawie kryteriów wskazanych w planie monitorowania.

C. MONITOROWANIE ZAGREGOWANEJ CAŁOŚCI EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH OBJĘTYCH ZAKRESEM DYREKTYWY 2003/87/WE W ODNIESIENIU DO DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZANEJ Z TRANSPORTEM MORSKIM ORAZ INFORMACJI UZASADNIAJĄCYCH ODSZTĘPSTWA OD ART. 12 UST. 3 TEJ DYREKTYWY (ART. 10 LIT. K))

1. **Zasady dotyczące monitorowania w okresach rocznych zagregowanej całości emisji gazów cieplarnianych statku objętej zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE w związku z działalnością w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy, którą należy zgłaszać na mocy tej dyrektywy**

Przedsiębiorstwa określają odpowiednie ilości każdego gazu cieplarnianego oddzielnie oraz łączną ich ilość wyrażoną w ekwiwalentach CO₂.

Przedsiębiorstwa biorą pod uwagę ilości każdego rodzaju paliwa zużytego do transportu morskiego objętego zakresem dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do okresu, w którym ponosiły za statek odpowiedzialność w zakresie obowiązków określonych w tej dyrektywie.

W stosownych przypadkach przedsiębiorstwa przeprowadzają obliczenia określone w pkt 1.1–1.7 w kolejności określonej poniżej.

1.1. *Zasada ogólna*

Do celów monitorowania zagregowanej całości emisji gazów cieplarnianych ze statków, która ma być zgłaszana zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE, przedsiębiorstwa stosują wzory ustanowione w części A załącznika I do niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem rodzajów emisji gazów cieplarnianych objętych dyrektywą 2003/87/WE.

1.2. *Odstępstwo od ogólnej zasady i stosowanie współczynników emisji zgodnie z art. 14 dyrektywy 2003/87/WE*

Na zasadzie odstępstwa od pkt 1.1 przedsiębiorstwa nie stosują zasad określonych w części A załącznika I do niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do określania współczynników emisji CO₂, w przypadku gdy przedsiębiorstwo wykorzystuje paliwo spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy, ustanowione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁽¹⁾, z wszelkimi niezbędnymi dostosowaniami do zastosowania określonymi w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/2066. W takich przypadkach współczynnik emisji CO₂ dla frakcji biomasy w paliwie wynosi zero.

Na zasadzie odstępstwa od pkt 1.1 przedsiębiorstwa nie stosują zasad określonych w części A załącznika I do niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do określania współczynników emisji CO₂, w przypadku gdy przedsiębiorstwo wykorzystuje odnawialne paliwa transportowe pochodzenia niebiologicznego i pochodzące z recyklingu paliwo węglowe. W takich przypadkach współczynnik emisji CO₂ określa się zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

▼ **M3**

- 1.3. *Odstępstwo od ogólnej zasady w przypadku rejsu między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego*

Zgodnie z zakresem geograficznym, o którym mowa w art. 3ga dyrektywy 2003/87/WE, ilości obliczone zgodnie z pkt 1.1 i 1.2 niniejszej części mnoży się przez 50 % w przypadku gdy emisje gazów cieplarnianych są uwalniane przez statek odbywający rejs rozpoczynający się w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego i kończący się w porcie zawinięcia niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego albo rejs rozpoczynający się w porcie zawinięcia niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego i kończący się w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.

- 1.4. *Odstępstwo od ogólnej zasady w przypadku emisji CO₂, o których mowa w art. 12 ust. 3a i 3b dyrektywy 2003/87/WE*

Na zasadzie odstępstwa od pkt 1.1, w przypadku gdy emisje CO₂ są objęte zakresem art. 12 ust. 3a lub 3b dyrektywy 2003/87/WE, wielkości takich emisji obliczone zgodnie z pkt 1.1, 1.2 i 1.3 niniejszej części mnoży się przez zero.

- 1.5. *Odstępstwo od ogólnej zasady w przypadku emisji gazów cieplarnianych z rejsu lub działań, o których mowa w art. 12 ust. 3-d, 3-c lub 3-b dyrektywy 2003/87/WE*

Na zasadzie odstępstwa od pkt 1.1, w przypadku gdy emisje gazów cieplarnianych są objęte zakresem art. 12 ust. 3-d, 3-c lub 3-b dyrektywy 2003/87/WE, wielkości takich emisji obliczone zgodnie z pkt 1.1–1.4 niniejszej części mnoży się przez zero.

- 1.6. *Obliczenie zagregowanej całości emisji gazów cieplarnianych statku podlegającej zgłoszeniu na podstawie dyrektywy 2003/87/WE w przypadku, gdy przedsiębiorstwo chce skorzystać z odstępstwa przewidzianego w art. 12 ust. 3-e tej dyrektywy*

Przedsiębiorstwa, które chcą skorzystać z odstępstwa dla statków klasy lodowej przewidzianego w art. 12 ust. 3-e dyrektywy 2003/87/WE, odliczają 5 % od ilości obliczonych zgodnie z pkt 1.1–1.5 niniejszej części, stosownie do przypadku.

- 1.7. *Obliczenie zagregowanej całości emisji gazów cieplarnianych statku podlegającej zgłoszeniu na podstawie dyrektywy 2003/87/WE z uwzględnieniem art. 3gb tej dyrektywy*

W odniesieniu do emisji za lata sprawozdawcze 2024 i 2025 przedsiębiorstwa stosują do ilości obliczonych zgodnie z pkt 1.1–1.6 niniejszej części, w stosownych przypadkach, stopniowo wprowadzane wartości procentowe przewidziane w art. 3gb dyrektywy 2003/87/WE. Aby obliczyć zagregowaną całość emisji gazów cieplarnianych statku podlegającą zgłoszeniu na podstawie dyrektywy 2003/87/WE, przedsiębiorstwa dokonują agregacji ilości każdego gazu.

2. **Monitorowanie informacji niezbędnych do uzasadnienia stosowania wszelkich odpowiednich odstępstw od art. 12 ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE**

- 2.1. W przypadku gdy emisje gazów cieplarnianych są objęte zakresem art. 12 ust. 3-d, 3-c lub 3-b dyrektywy 2003/87/WE, przedsiębiorstwa monitorują, w odniesieniu do okresu, w którym ponosiły za statek odpowiedzialność, następujące informacje dla każdego rodzaju odstępstwa przewidzianego w tych przepisach, w przeliczeniu na rejs:

- 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, z uwzględnieniem przepisów określonych w pkt 1.2;

▼ M3

- c) uwolnione emisje gazów cieplarnianych obliczone zgodnie z pkt 1.1, 1.2 i 1.3;
 - d) przebytą odległość;
 - e) czas spędzony na morzu.
- 2.2. W przypadku gdy wszystkie emisje gazów cieplarnianych uwalniane przez statek w okresie sprawozdawczym są objęte zakresem art. 12 ust. 3-d, 3-c lub 3-b dyrektywy 2003/87/WE i gdy zgodnie ze swoim planem rejsów statek wykonuje ponad 300 rejsów w tym okresie sprawozdawczym, przedsiębiorstwo nie jest zobowiązane do monitorowania informacji, o których mowa w pkt 2.1 niniejszej części, w przeliczeniu na rejs w odniesieniu do tego statku w tym okresie sprawozdawczym.
- 2.3. W przypadku gdy emisje gazów cieplarnianych są objęte zakresem art. 12 ust. 3-e dyrektywy 2003/87/WE, przedsiębiorstwa przekazują informacje dotyczące klasy lodowej statku.

*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.