

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2015/757**z dnia 29 kwietnia 2015 r.****w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE ⁽³⁾ oraz decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 406/2009/WE ⁽⁴⁾, w których wzywa się wszystkie sektory gospodarki do przyczynienia się do osiągnięcia redukcji emisji, w tym sektor międzynarodowej żeglugi morskiej, przewidują, że „w przypadku gdy państwa członkowskie nie zatwierdzą żadnego porozumienia międzynarodowego w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), którego cele redukcji emisji obejmują emisje pochodzące z międzynarodowego transportu morskiego, lub Wspólnota do dnia 31 grudnia 2011 r. nie zatwierdzi żadnego takiego porozumienia w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący włączenia emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego do zobowiązania Wspólnoty dotyczącego redukcji, tak aby proponowany akt prawny wszedł w życie do 2013 r. Wniosek taki powinien minimalizować wszelkie negatywne skutki dla konkurencyjności Wspólnoty, uwzględniając jednocześnie potencjalne korzyści środowiskowe.”
- (2) Transport morski wywiera wpływ na globalny klimat oraz na jakość powietrza w wyniku emisji dwutlenku węgla (CO₂) oraz innych emisji, które powoduje, w tym tlenków azotu (NO_x), tlenków siarki (SO_x), metanu (CH₄), pyłów zawieszonych (PM) oraz czarnego węgla (BC).
- (3) Międzynarodowa żegluga morska pozostaje jedynym rodzajem transportu nieujętych w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Według oceny wpływu towarzyszącej wnioskowi dotyczącemu niniejszego rozporządzenia emisje CO₂ z międzynarodowej żeglugi morskiej przypadające na Unię wzrosły w latach 1990–2007 o 48 %.
- (4) W świetle szybko postępującego rozwoju wiedzy naukowej na temat wpływu emisji gazów pochodzących z transportu morskiego, niepowiązanych z CO₂, na globalny klimat należy w kontekście niniejszego rozporządzenia regularnie przeprowadzać aktualną ocenę tego wpływu. W oparciu o swoje oceny Komisja powinna przeanalizować skutki powyższych okoliczności dla polityk i środków, mając na celu redukcję tych emisji.
- (5) W swojej rezolucji z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ram polityki w zakresie klimatu i energii do 2030 r. Parlament Europejski wzywa Komisję i państwa członkowskie do ustalenia wiążącego celu UE, jakim jest ograniczenie do 2030 r. krajowych emisji gazów cieplarnianych o przynajmniej 40 % w porównaniu z poziomem z 1990 r., Parlament Europejski zaznaczył również, że wszystkie sektory gospodarki będą musiały przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, jeżeli Unia ma w sposób znaczący uczestniczyć w działaniach na poziomie globalnym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 67 z 6.3.2014, s. 170.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 5 marca 2015 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 28 kwietnia 2015 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 63).

⁽⁴⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 406/2009/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 136).

- (6) W konkluzjach z 23 i 24 października 2014 r. Rada Europejska zatwierdziła wiążący cel UE zakładający ograniczenie unijnych emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 40 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. Rada Europejska stwierdziła również, że ważne jest, aby ograniczyć emisje gazów cieplarnianych i zagrożenia związane z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu, oraz zwróciła się do Komisji o dalsze analizowanie instrumentów i środków kompleksowego i neutralnego technologicznie podejścia, między innymi w zakresie promowania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej transportu.
- (7) W siódmym unijnym programie działań w zakresie środowiska (EAP) ⁽¹⁾ podkreśla się, że wszystkie sektory gospodarki będą musiały przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, jeżeli Unia ma w sposób znaczący uczestniczyć w działaniach na poziomie globalnym. W tym kontekście w 7. EAP zaznaczono, że biała księga w sprawie transportu z 2011 r. musi opierać się na silnych ramach polityki.
- (8) W lipcu 2011 r. IMO przyjęła środki operacyjne i techniczne, w szczególności wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) dla nowych statków oraz plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP), które zapewnią poprawę pod względem redukcji oczekiwanego wzrostu emisji gazów cieplarnianych, lecz same w sobie nie mogą doprowadzić do niezbędnej absolutnej redukcji emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowej żeglugi morskiej, aby działania te przystawały do celu na skalę globalną, jakim jest ograniczenie globalnego wzrostu temperatury do 2 °C.
- (9) Według danych dostarczonych przez IMO jednostkowe zużycie energii oraz emisje CO₂ ze statków mogłyby zostać zmniejszone nawet o 75 %, przy stosowaniu środków operacyjnych i wdrożeniu istniejących technologii; znaczącą część tych środków można uznać za efektywne kosztowo i przynoszące sektorowi korzyści netto, ponieważ mniejsze koszty paliwa zapewniają zwrot kosztów operacyjnych czy kosztów inwestycji.
- (10) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji CO₂ z żeglugi morskiej na poziomie Unii pozostaje nadal utworzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (system MRW) emisji CO₂ w oparciu o zużycie paliwa przez statki, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych, wraz z emisjami z innych sektorów, które już przyczyniają się do wypełnienia tego zobowiązania. Publiczny dostęp do danych dotyczących emisji przyczyni się do usunięcia barier rynkowych uniemożliwiających wprowadzanie wielu środków o ujemnym koszcie, które zredukowałyby emisje gazów cieplarnianych z transportu morskiego.
- (11) Przyjęcie środków służących redukcji emisji gazów cieplarnianych i zużycia paliwa jest utrudnione wskutek istnienia barier rynkowych, takich jak brak wiarygodnych informacji na temat efektywności paliwowej statków czy brak technologii modernizacji statków, brak dostępu do finansowania inwestycji w efektywność statków i rozbieżność interesów wynikająca z faktu, że właściciele statków nie odnosiliby korzyści z inwestycji w efektywność statków, skoro za paliwo płać operatorzy.
- (12) Wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami i rozmowy z partnerami międzynarodowymi wskazują, że etapowe podejście ukierunkowane na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych należy zastosować w taki sposób, aby na pierwszym etapie wdrożyć rzetelny system MRW w odniesieniu do emisji CO₂ z transportu morskiego, a na etapie późniejszym wycenić te emisje. Podejście takie sprzyja znaczącemu postępowi na poziomie międzynarodowym w odniesieniu do porozumienia w kwestii celów dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz dalszych środków służących urzeczywistnieniu takiej redukcji przy minimalnych kosztach.
- (13) Oczekuje się, że wprowadzenie unijnego systemu MRW umożliwi do 2030 r. redukcję emisji nawet o 2 % w stosunku do scenariusza BAU oraz zmniejszenie zagregowanych kosztów netto nawet o 1,2 mld EUR, ponieważ system taki przyczyniłby się do zniesienia barier rynkowych – zwłaszcza tych związanych z brakiem informacji na temat efektywności statków – przez dostarczenie odnośnym rynkom porównywalnych i rzetelnych informacji na temat zużycia paliwa i efektywności energetycznej. To zmniejszenie kosztów transportu powinno ułatwić międzynarodowy obrót handlowy. Ponadto solidny system MRW to warunek wstępny stosowania jakiegokolwiek środka rynkowego, normy efektywności czy innego środka, tak na poziomie Unii, jak i na poziomie globalnym. System taki dostarcza również wiarygodnych danych na potrzeby dokładnego określenia celów w zakresie redukcji emisji oraz oceny postępów poczynionych w obszarze wkładu, jaki transport morski wnosi w urzeczywistnienie gospodarki niskoemisyjnej. Ze względu na międzynarodowy charakter transportu morskiego preferowaną i najskuteczniejszą metodą redukcji emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowego transportu morskiego byłoby podejście uzgodnione na poziomie globalnym.

⁽¹⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety” (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 171).

- (14) Należy uznać, że monitorowanie powinno objąć wszystkie rejsy wewnątrzunijne, wszystkie rejsy z ostatniego portu poza terytorium Unii do pierwszego portu zawinięcia w Unii oraz wszystkie rejsy z portu w Unii do najbliższego portu zawinięcia znajdującego się poza jej terytorium, w tym rejsy w stanie balastowym. Należy uwzględnić emisje CO₂ w portach w Unii, w tym również emisje pochodzące od statków cumujących lub przemieszczających się w obrębie portu, zwłaszcza z uwagi na dostępność szczególnych środków w celu redukcji takich emisji czy ich uniknięcia. Przepisy te należy stosować w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich statków, bez względu na banderę, jaką podnoszą. Ponieważ jednak niniejsze rozporządzenie skupia się na transporcie morskim, nie powinno ono ustanawiać wymogów w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do ruchu i działań statków niesłużących transportowi towarów lub osób do celów komercyjnych, takich jak pogłębianie, łamanie pokrywy lodowej, instalacja rurociągów lub działania instalacji przybrzeżnych.
- (15) Aby zapewnić równe szanse statkom pływającym w mniej sprzyjających warunkach klimatycznych, należy zapewnić możliwość ujęcia – pośród danych monitorowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia – również konkretnych informacji dotyczących klasy lodowej danego statku i jego żeglugi w warunkach lodowych.
- (16) Proponowany system MRW należy ustanowić w drodze rozporządzenia z uwagi na złożony i wysoce techniczny charakter przepisów, które mają być wprowadzone, potrzebę zapewnienia jednolitych przepisów, które będą miały zastosowanie w całej Unii w celu odzwierciedlenia międzynarodowego charakteru transportu morskiego z prognozowaną dużą liczbą statków zawijających do portów w różnych państwach członkowskich, jak również w celu ułatwienia wdrożenia systemu w całej Unii.
- (17) Solidny unijny system MRW dla statków powinien opierać się na obliczaniu emisji z paliwa zużytego podczas rejsów do portów w Unii oraz z tych portów, ponieważ dane dotyczące sprzedaży paliwa nie pozwoliłyby odpowiednio i dokładnie oszacować zużycia paliwa w tym konkretnym zakresie z uwagi na dużą pojemność zbiorników w statkach.
- (18) Unijny system MRW powinien również obejmować odpowiednie inne istotne informacje pozwalające określić efektywność statków lub dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące zmiany emisji, a jednocześnie zachować poufność informacji handlowych lub przemysłowych. Taki zakres zapewnia również dostosowanie unijnego systemu MRW do inicjatyw międzynarodowych na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również przyczynia się do zniesienia barier handlowych związanych z brakiem informacji.
- (19) Aby zminimalizować obciążenia administracyjne dla właścicieli i operatorów statków, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw, a także zoptymalizować współczynnik korzyści w stosunku do kosztów systemu MRW, bez uszczerbku dla celu, jakim jest uwzględnienie zdecydowanej większości emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, przepisy dotyczące MRW należy stosować wyłącznie w odniesieniu do dużych emitentów. Po szczegółowej i obiektywnej analizie rozmiarów statków zawijających do portów Unii i z nich wypływających oraz emisji z tych statków wybrano próg pojemności brutto (GT) 5 000 jednostek. Statki o pojemności powyżej 5 000 GT stanowią około 55 % statków zawijających do portów Unii oraz odpowiadają za około 90 % odnośnych emisji. Ten niedyskryminacyjny próg zapewniłby uwzględnienie najważniejszych emitentów. Niższy próg spowodowałby większe obciążenia administracyjne, natomiast wyższy próg ograniczyłby zakres emisji objętych systemem, a co za tym idzie – skuteczność środowiskowa systemu MRW.
- (20) Aby jeszcze bardziej ograniczyć obciążenia administracyjne dla właścicieli i operatorów statków, przepisy dotyczące monitorowania należy ukierunkować na CO₂, który jest najbardziej znaczącym gazem cieplarnianym emitowanym przez transport morski.
- (21) W przepisach należy uwzględnić obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na statkach; w związku z tym przedsiębiorstwom należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: wykorzystanie dokumentów dostawy paliwa, monitorowanie na pokładzie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów w odnośnych procesach spalania lub bezpośrednie pomiary emisji. Plan monitorowania danego statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat stosowania wybranej metody.
- (22) Za podmiot odpowiedzialny za wywiązywanie się ze wszystkich obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania w całym okresie sprawozdawczym, w tym za przedkładanie raportów emisji zweryfikowanych jako satysfakcjonujące, należy uznać każde przedsiębiorstwo odpowiadające za cały ten okres sprawozdawczy w odniesieniu do statku wykonującego działalność żeglugową. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa nowe przedsiębiorstwo powinno odpowiadać jedynie za wykonywanie z obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania w odniesieniu do okresu sprawozdawczego, w którym nastąpiła zmiana przedsiębiorstwa. Aby nowemu przedsiębiorstwu ułatwić wykonanie tych obowiązków, powinno ono otrzymać kopię ostatniego planu monitorowania oraz dokument zgodności, jeżeli ma to zastosowanie.

- (23) Aby uniknąć konieczności montowania przyrządów pomiarowych, które nie są wystarczająco wiarygodne lub dostępne sprzedaży – co mogłoby utrudniać wdrożenie unijnego systemu MRW – system ten nie powinien na tym etapie obejmować innych gazów cieplarnianych, czynników wpływających na zmianę klimatu czy czynników zanieczyszczenia powietrza.
- (24) Międzynarodowa konwencja IMO o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencja MARPOL) przewiduje obowiązkowe stosowanie EEDI w odniesieniu do nowych statków oraz stosowanie SEEMP w całej flocie światowej.
- (25) W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych dla właścicieli i operatorów statków, przedkładanie raportów i publikacja zawartych w nich informacji powinny mieć miejsce raz w roku. Ograniczenie publikowanych informacji na temat emisji, zużycia paliwa i efektywności do średnich wartości rocznych i wartości zagregowanych powinno rozwiązać problemy związane z poufnością. Aby zapewnić ochronę uzasadnionych interesów gospodarczych nadrzędnych w stosunku do publicznego interesu ujawniania danych, w wyjątkowych przypadkach na wniosek przedsiębiorstwa należy stosować inny poziom agregacji danych. Dane zgłaszane Komisji należy zintegrować ze statystyką w zakresie, w jakim dane te mają one znaczenie dla opracowywania, tworzenia i upowszechniania statystyki europejskiej zgodnie z decyzją Komisji 2012/504/UE ⁽¹⁾.
- (26) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić, aby plany monitorowania i raporty emisji były sporządzane w sposób prawidłowy oraz zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Ważnym elementem upraszczającym weryfikację powinno być sprawdzenie przez weryfikatorów wiarygodności danych poprzez porównanie danych z raportu z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia ruchu statków i ich cech charakterystycznych. Takie dane szacunkowe mogłoby być dostarczane przez Komisję. Aby zapewnić bezstronność weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi oraz powinni być akredytowani przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽²⁾.
- (27) Dokument zgodności wystawiony przez weryfikatora powinien pozostawać na pokładzie statku jako potwierdzenie wykonania obowiązków w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Weryfikatorzy powinni informować Komisję o wystawieniu takich dokumentów.
- (28) Na podstawie doświadczeń w realizacji podobnych zadań związanych z bezpieczeństwem morskim Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powinna – w ramach swojego mandatu – wspierać Komisję, wykonując niektóre zadania.
- (29) Za podstawę egzekwowania obowiązków związanych z systemem MRW należy przyjąć istniejące instrumenty, a mianowicie instrumenty ustanowione w ramach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE ⁽³⁾ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE ⁽⁴⁾, jak również informacje dotyczące wystawiania dokumentów zgodności. Dokument potwierdzający spełnianie przez dany statek obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania powinien być dołączony do wykazu certyfikatów i dokumentów, o których mowa w załączniku IV do dyrektywy 2009/16/WE.
- (30) Państwa członkowskie powinny starać się przeprowadzać inspekcje statków, które zawijają do portów w ich jurysdykcji i w odniesieniu do których nie są dostępne niektóre wymagane informacje dotyczące dokumentu zgodności.
- (31) Nieprzestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia powinno skutkować zastosowaniem sankcji. Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące tych sankcji. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (32) W przypadku statków, które nie spełniają wymogów w zakresie monitorowania i raportowania przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekwowania nie zapewniły osiągnięcia zgodności, należy przewidzieć możliwość wydalenia. Środek taki powinien być stosowany w sposób umożliwiający usunięcie niezgodności w rozsądnym terminie.
- (33) Państwa członkowskie, które na swoim terytorium nie mają portów morskich i które nie mają statków podnoszących ich banderę oraz objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia lub które zamknęły swoje krajowe rejestry statków, powinny mieć możliwość stosowania odstępstwa od przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do sankcji, jeżeli żaden taki statek nie podnosi bandery tych państw.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2012/504/UE z dnia 17 września 2012 r. w sprawie Eurostatu (Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

- (34) Unijny system MRW powinien służyć za wzór dla wdrażania globalnego systemu MRW. Globalny system MRW jest bardziej pożądanym, ponieważ można by go uznać za skuteczniejszy z uwagi na większy zasięg. W związku z tym, i ze względu na ułatwienie opracowywania międzynarodowych przepisów w ramach IMO dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, Komisja powinna regularnie udostępniać IMO oraz innym odpowiednim organom międzynarodowym odpowiednie informacje na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski. W przypadku osiągnięcia porozumienia w sprawie globalnego systemu MRW Komisja powinna poddać unijny system MRW przeglądowi z myślą o dostosowaniu go do globalnego systemu MRW.
- (35) W celu uwzględnienia odnośnych przepisów międzynarodowych oraz norm międzynarodowych i europejskich, a także osiągnięć naukowo-technicznych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do przeglądu niektórych technicznych aspektów monitorowania i raportowania emisji CO₂ ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji działalności i metod akredytacji weryfikatorów. Szczególnie ważne jest, aby w trakcie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (36) W celu zapewnienia jednolitych warunków stosowania standardowych szablonów na potrzeby monitorowania emisji CO₂ i innych istotnych informacji, stosowania automatycznych systemów i standardowych elektronicznych szablonów na potrzeby spójnego raportowania emisji CO₂ i innych istotnych informacji przekazywanych Komisji oraz odnośnym organom państw bandery, a także do celów specyfikacji przepisów technicznych określających mające zastosowanie parametry kategorii statków innych niż statki pasażerskie, statki ro-ro i kontenerowce oraz do celów zmiany tych parametrów, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (37) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji CO₂ ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji gazów cieplarnianych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z uwagi na międzynarodowy charakter transportu morskiego, natomiast ze względu na jego zakres i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (38) Przepisy ustanawiające system MRW powinny być zgodne z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 95/46/WE⁽²⁾ oraz z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001⁽³⁾.
- (39) Aby zapewnić państwom członkowskim i zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na podjęcie działań koniecznych do skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia jeszcze przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego w dniu 1 stycznia 2018 r., niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem 1 lipca 2015 r.,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) oraz innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, znajdujących się w obrębie tych portów lub wypływających z tych portów, w celu przyczyniania się do redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób efektywny pod względem kosztów.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności brutto powyżej 5 000 jednostek w odniesieniu do emisji CO₂ uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

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

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „emisje CO₂” oznaczają uwalnianie CO₂ do atmosfery przez statki;
- b) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; w związku z tym wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki „burta w burtę” poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;
- c) „rejs” oznacza każde przemieszczenie się statku, które zaczyna się lub kończy w porcie zawinięcia i które służy transportowi osób lub towarów do celów komercyjnych;
- d) „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku;
- e) „pojemność brutto” (GT) oznacza pojemność brutto obliczoną zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzenia pojemności zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 23 czerwca 1969 r., lub jakiegokolwiek zastępującej ją konwencji;
- f) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, który jest akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 oraz niniejszym rozporządzeniem;
- g) „weryfikacja” oznacza działania prowadzone przez weryfikatora w celu oceny zgodności dokumentów przekazywanych przez przedsiębiorstwo z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- h) „dokument zgodności” oznacza właściwy dla każdego statku dokument, wydawany przedsiębiorstwu przez weryfikatora, potwierdzający, że dany statek osiągnął zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia w określonym okresie sprawozdawczym;
- i) „inne istotne informacje” oznacza informacje dotyczące emisji CO₂ pochodzących z zużycia paliwa, wykonanej pracy transportowej oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;
- j) „współczynnik emisji” oznacza średnią wielkość emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do danych dotyczących działalności powiązanych z danym strumieniem materiałów wsadowych, przy założeniu pełnego utlenienia przy spalaniu oraz pełnej konwersji przy wszystkich pozostałych reakcjach chemicznych;
- k) „niepewność” oznacza parametr związany z wynikiem określania wielkości, charakteryzujący rozrzut wartości, jaki można by racjonalnie przypisać danej wielkości, odzwierciedlający wpływ zarówno czynników systematycznych, jak i losowych, wyrażony w procentach, opisujący przedział ufności wokół wartości średniej obejmującej 95 % uzyskanych wartości, z uwzględnieniem ewentualnych asymetrii w rozkładzie wartości;
- l) „zachowawczy” oznacza, że zbiór założeń zdefiniowano w sposób zapobiegający niedoszacowaniu rocznej wielkości emisji lub przeszacowaniu odległości lub wielkości przewożonego ładunku;
- m) „okres sprawozdawczy” oznacza jeden rok kalendarzowy, w którym obowiązkowe jest monitorowanie i raportowanie emisji CO₂. W odniesieniu do rejsów rozpoczynających się i kończących w dwóch różnych latach kalendarzowych dane na potrzeby monitorowania i raportowania są zaliczane na poczet pierwszego z tych dwóch lat kalendarzowych;

- n) „statek cumujący” oznacza statek, który jest w bezpieczny sposób zacumowany lub zakotwiczony w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego, podczas załadunku, rozładunku lub kwaterowania pasażerów, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku;
- o) „klasa lodowa” oznacza symbol przypisany statkowi przez właściwe organy krajowe państwa bandery lub organizację uznaną przez to państwo, wskazujący, że statek ten został zaprojektowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem.

ROZDZIAŁ II

MONITOROWANIE I RAPORTOWANIE

SEKCJA 1

Zasady oraz metody monitorowania i raportowania

Artykuł 4

Wspólne zasady monitorowania i raportowania

1. Zgodnie z art. 8–12 przedsiębiorstwa monitorują i raportują w odniesieniu do każdego ze swoich statków stosowne parametry w okresie sprawozdawczym. Przedsiębiorstwa monitorują i raportują w obrębie wszystkich portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu.
2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do emisji CO₂ 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 CO₂.
5. Przedsiębiorstwa zapewniają, aby sposób określania wielkości emisji CO₂ 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 CO₂.
7. Przedsiębiorstwa dokładają starań, aby zalecenia zawarte w sprawozdaniach z weryfikacji wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 lub 4 były uwzględniane w ich dalszym monitorowaniu i raportowaniu.

Artykuł 5

Metody monitorowania emisji CO₂ i innych istotnych informacji

1. Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają w odniesieniu do każdego swojego statku emisje CO₂, 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.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany metod określonych w załączniku I oraz przepisów określonych w załączniku II, aby uwzględnić odpowiednie przepisy międzynarodowe oraz międzynarodowe i europejskie normy. Komisja jest również uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu zmiany załączników I i II, aby doprecyzować elementy określonych w nich metod monitorowania w świetle postępu naukowo-technicznego.

SEKCJA 2

Plan monitorowania

Artykuł 6

Treść i przedkładanie planu monitorowania

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorom plan monitorowania w odniesieniu do każdego swojego statku, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji CO₂ oraz innych istotnych informacji.

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

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

- a) identyfikację i typ statku, łącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym IMO, portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;
- b) nazwę przedsiębiorstwa, a także adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;
- c) wyszczególnienie następujących źródeł emisji CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂, 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;
 - (iii) metody wybranej w celu określania gęstości, w stosownych przypadkach;
 - (iv) procedury zapewniającej zgodność maksymalnego poziomu niepewności pomiarów paliwa z wymogami niniejszego rozporządzenia, w miarę możliwości z odniesieniem do krajowych przepisów, klauzul w umowach z klientami lub standardów dokładności dostawców paliwa;
- g) współczynniki pojedynczej emisji używane dla każdego rodzaju paliwa lub metodologia określania współczynników emisji w przypadku paliw alternatywnych, w tym metodologia doboru próby, metody analizy oraz opis wykorzystywanych laboratoriów, wraz z akredytacją zgodnie z ISO 17025 tych laboratoriów, w stosownych przypadkach;
- h) opis procedur określania danych dotyczących działalności w odniesieniu do każdego rejsu, w tym:
 - (i) procedur, obowiązków i źródeł danych do celów określania i rejestrowania odległości;
 - (ii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przewożonego ładunku oraz liczby pasażerów, odpowiednio do przypadku;
 - (iii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem przybycia;
- i) opis metody określania danych zastępczych w celu wyeliminowania niekompletności danych;
- j) arkusz ewidencji zmian dla udokumentowania wszystkich szczegółowych informacji dotyczących historii zmian.

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

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

Artykuł 7

Zmiany planu monitorowania

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

2. Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:
 - a) w przypadku zmiany przedsiębiorstwa;
 - b) w razie wystąpienia nowych emisji CO₂ 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 CO₂;
 - d) w razie stwierdzenia nieprawidłowości danych uzyskanych przy zastosowaniu danej metody monitorowania;
 - e) w przypadku gdy jakakolwiek część planu monitorowania zostaje uznana za niezgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia, a przedsiębiorstwo jest zobowiązane do jego zmiany zgodnie z art. 13 ust. 1.
3. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zgłaszają weryfikatorom wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania.
4. Zmiany w planie monitorowania wymienione w ust. 2 lit. b), c) i d) niniejszego artykułu podlegają ocenie przez weryfikatora zgodnie z art. 13 ust. 1. W następstwie oceny weryfikator powiadamia przedsiębiorstwo, czy zmiany te są zgodne z wymogami.

SEKCJA 3

Monitorowanie emisji CO₂ 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 CO₂ z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu odpowiednią metodę określania emisji CO₂ spośród metod przedstawionych w załączniku I część B oraz obliczając poziom emisji CO₂ 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 CO₂;
- d) przebytą odległość;
- 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 CO₂ objętą zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia;
- c) zagregowane emisje CO₂ ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;
- d) zagregowane emisje CO₂ ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- e) zagregowane emisje CO₂ ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- f) emisje CO₂ 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.

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

Przedsiębiorstwa mogą również monitorować zużyte paliwo i wyemitowany CO₂, 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 CO₂ 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.
2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa nowe przedsiębiorstwo zapewnia, aby każdy statek, za który ono odpowiada, spełniał wymogi niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do całego okresu sprawozdawczego, w którym przedsiębiorstwo to odpowiada za dany statek.
3. Przedsiębiorstwa dołączają do raportu emisji następujące informacje:
 - a) dane identyfikacyjne statku i przedsiębiorstwa, w tym:
 - (i) nazwę statku;
 - (ii) numer identyfikacyjny IMO;
 - (iii) port rejestracji lub port macierzysty statku;
 - (iv) klasę lodową statku, jeżeli jest ujęta w planie monitorowania;
 - (v) efektywność techniczną statku (wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub szacowaną wartość indeksu (EIV) zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 (63), w stosownych przypadkach);
 - (vi) nazwisko/nazwę właściciela statku;
 - (vii) adres właściciela statku i adres jego głównego miejsca prowadzenia działalności;

- (viii) nazwę przedsiębiorstwa (jeżeli nie jest właścicielem statku);
 - (ix) adres przedsiębiorstwa (jeżeli nie jest właścicielem statku) i jego główne miejsce prowadzenia działalności;
 - (x) adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;
- b) tożsamość weryfikatora, który ocenił raport emisji;
 - c) informacje dotyczące stosowanej metody monitorowania i odnośnego poziomu niepewności;
 - d) wyniki rocznego monitorowania parametrów zgodnie z art. 10.

Artykuł 12

Format raportu emisji

1. Raport emisji jest składany z wykorzystaniem automatycznych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych.
2. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, przepisy techniczne ustanawiające formaty wymiany danych, w tym szablony elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

ROZDZIAŁ III

WERYFIKACJA I AKREDYTACJA

Artykuł 13

Zakres czynności weryfikacyjnych i sprawozdanie z weryfikacji

1. Weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami ustanowionymi w art. 6 i 7. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, dane przedsiębiorstwo odpowiednio zmienia swój plan monitorowania i przedkłada zmieniony plan do ostatecznej oceny przez weryfikatora przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo uzgadnia z weryfikatorem ramy czasowe niezbędne do wprowadzenia tych zmian. Te ramy czasowe w żadnym razie nie mogą przekraczać początku okresu sprawozdawczego.
2. Weryfikator ocenia zgodność raportu emisji z wymogami ustanowionymi w art. 8– 12 oraz w załącznikach I i II.
Weryfikator ocenia w szczególności, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji CO₂ oraz inne istotne informacje określono zgodnie z art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania.
3. W przypadku gdy w ocenie weryfikacyjnej weryfikator stwierdza z wystarczającą pewnością, że raport emisji nie zawiera istotnych nieprawidłowości, wydaje sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że raport emisji został zweryfikowany jako satysfakcjonujący. W sprawozdaniu z weryfikacji wyszczególnia się wszystkie kwestie odnoszące się do wykonanej przez weryfikatora pracy.
4. W przypadku gdy w ocenie weryfikacyjnej weryfikator stwierdza, że raport emisji zawiera nieprawidłowości lub nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia, informuje o tym we właściwym czasie przedsiębiorstwo. Przedsiębiorstwo dokonuje korekty nieprawidłowości lub usuwa niezgodności w sposób umożliwiający terminowe zakończenie procesu weryfikacji oraz przedkłada weryfikatorowi zmieniony raport emisji i wszelkie inne informacje niezbędne do tego, aby usunąć ujawnione niezgodności. W swoim sprawozdaniu weryfikator stwierdza, czy przedsiębiorstwo dokonało korekty nieprawidłowości lub niezgodności ujawnionych w trakcie procesu weryfikacji. W przypadku gdy nie dokonano korekty ujawnionych nieprawidłowości lub niezgodności, a także, z osobna lub razem, prowadzą one do istotnych nieprawidłowości, weryfikator wydaje sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że raport emisji nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 14

Ogólne obowiązki i zasady dotyczące weryfikatorów

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

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 CO₂, a w szczególności:

- a) przyporządkowanie zużycia paliwa do rejsów;
- b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia;
- c) wybór i stosowanie współczynników emisji;
- d) obliczenia prowadzące do ustalenia całkowitego poziomu emisji CO₂;
- e) obliczenia prowadzące do ustalenia efektywności energetycznej.

3. Weryfikator uwzględni raporty emisji złożone zgodnie z art. 12, tylko jeżeli rzetelne i wiarygodne dane i informacje pozwalają określić poziom emisji CO₂ z rozsądnym stopniem pewności oraz pod warunkiem zapewnienia, aby:

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

Artykuł 15

Procedury weryfikacji

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszone poziomy emisji CO₂ z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znaczących odchyłeń weryfikator przeprowadza dalsze analizy.

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

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

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

5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu doprecyzowania przepisów dotyczących weryfikacji, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu. Przyjmując te akty, Komisja uwzględni 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.

Artykuł 16

Akredytacja weryfikatorów

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

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

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

ROZDZIAŁ IV

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

1. W przypadku gdy raport emisji spełnia wymogi określone w art. 11–15 oraz wymogi załączników I i II, weryfikator wystawia – na podstawie sprawozdania z weryfikacji – dokument zgodności dla danego statku.
2. Dokument zgodności zawiera następujące informacje:
 - a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);
 - b) nazwisko/nazwę, adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności właściciela statku;
 - c) tożsamość weryfikatora;
 - d) datę wystawienia dokumentu zgodności, termin jego ważności oraz okres sprawozdawczy, którego dotyczy.
3. Dokumenty zgodności zachowują ważność przez 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego.
4. Weryfikator bez zbędnej zwłoki informuje Komisję i organ państwa bandery o wystawieniu każdego dokumentu zgodności. Weryfikator przekazuje informacje, o których mowa w ust. 2, za pomocą automatycznego systemu oraz formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych.
5. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, przepisy techniczne określające formaty wymiany danych, w tym szablony elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

*Artykuł 18***Obowiązek posiadania ważnego dokumentu zgodności na pokładzie statku**

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

*Artykuł 19***Zgodność z wymogami dotyczącymi monitorowania i raportowania oraz inspekcje**

1. W oparciu o informacje publikowane zgodnie z art. 21 ust. 1 każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie środki niezbędne do zapewnienia zgodności statków podnoszących jego banderę z wymogami dotyczącymi monitorowania i raportowania określonymi w art. 8–12. Państwa członkowskie uznają fakt, że dla danego statku został wydany dokument zgodności, zgodnie z art. 17 ust. 4, za dowód takiej zgodności.
2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie znajdującym się pod jego jurysdykcją przeprowadzana zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowała sprawdzenie, czy na pokładzie statku znajduje się ważny dokument zgodności.
3. W przypadku każdego statku, w odniesieniu do którego nie są dostępne informacje, o których mowa w art. 21 ust. 2 lit. i) oraz j), w czasie gdy wpłynął on do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, dane państwo członkowskie może sprawdzić, czy na pokładzie statku znajduje się ważny dokument zgodności.

*Artykuł 20***Sankcje, wymiana informacji i nakaz wydalenia**

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

2. Państwa członkowskie zapewniają skuteczną wymianę informacji i skuteczną współpracę między ich krajowymi organami odpowiedzialnymi za zapewnianie wykonania obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania lub, w stosownych przypadkach, między organami odpowiedzialnymi za procedury sankcji. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery krajowe procedury sankcji wobec określonego statku.
3. W przypadku statków, które nie spełniają wymogów w zakresie monitorowania i raportowania przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia może wydać nakaz wydalenia, który jest przekazywany Komisji, EMSA, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery. W następstwie wydania takiego nakazu wydalenia każde państwo członkowskie odmawia przyjmowania danego statku w swoich portach do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze swoich obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania zgodnie z art. 11–18, potwierdzonego przedstawieniem ważnego dokumentu zgodności właściwemu krajowemu organowi, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.
4. Właściciel lub operator statku lub jego przedstawiciel w państwie członkowskim ma prawo do skutecznego środka odwoławczego przed sądem lub trybunałem wobec nakazu wydalenia i musi być o tym odpowiednio informowany przez właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia. Państwa członkowskie ustanawiają i utrzymują procedury odpowiednie do tego celu.
5. Każde państwo członkowskie, które nie ma na swoim terytorium portów morskich i które zamknęło swój krajowy rejestr statków lub nie ma statków podnoszących jego banderę, które są objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, oraz dopóki żaden taki statek nie podnosi bandery tego państwa, może stosować odstępstwa od przepisów niniejszego artykułu. Każde państwo członkowskie, które zamierza skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia Komisję najpóźniej w dniu 1 lipca 2015 r. O każdej kolejnej zmianie informuje się Komisję.

Artykuł 21

Publikacja informacji oraz sprawozdanie Komisji

1. Co roku w terminie do dnia 30 czerwca Komisja podaje do wiadomości publicznej informacje dotyczące emisji CO₂ zgłoszonych zgodnie z art. 11 oraz informacje określone w ust. 2 niniejszego artykułu.
2. Komisja zamieszcza w informacjach, które mają być podane do wiadomości publicznej, następujące elementy:
 - a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);
 - b) efektywność techniczną statku (EEDI lub EIV, w stosownych przypadkach);
 - c) roczne emisje CO₂;
 - d) całkowite roczne zużycie paliwa podczas rejsów;
 - e) średnie roczne zużycie paliwa i emisje CO₂ w odniesieniu do odległości przebytej w rejsach;
 - f) średnie roczne zużycie paliwa i emisje CO₂ w odniesieniu do przebytej odległości i ładunków przewożonych w rejsach;
 - g) średni roczny czas spędzony na morzu w rejsach;
 - h) stosowaną metodę monitorowania;
 - i) datę wystawienia i datę ważności dokumentu zgodności;
 - j) tożsamość weryfikatora, który ocenił raport emisji;
 - k) wszelkie inne informacje monitorowane i zgłoszone dobrowolnie zgodnie z art. 10.
3. W przypadkach gdy – ze względu na szczególne okoliczności – ujawnienie określonej kategorii danych zagregowanych na podstawie ust. 2, nieodnoszących się do emisji CO₂, 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.

⁽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).

4. Komisja publikuje roczne sprawozdanie na temat emisji CO₂ z transportu morskiego oraz innych istotnych informacji, zawierające wyniki zagregowane i objaśnione, aby poinformować społeczeństwo i umożliwić ocenę emisji CO₂ i efektywności energetycznej transportu morskiego według wielkości, rodzajów statków, działalności lub jakiegokolwiek innej kategorii uznanej za celową.
5. Komisja co dwa lata ocenia ogólny wpływ sektora transportu morskiego na globalny klimat, w tym poprzez emisje lub skutki niepowiązane z CO₂.
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 ⁽¹⁾.

ROZDZIAŁ V

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Artykuł 22

Współpraca międzynarodowa

1. Komisja regularnie przekazuje IMO oraz innym właściwym organom międzynarodowym informacje na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia, bez uszczerbku dla podziału kompetencji lub procedur decyzyjnych przewidzianych w Traktatach.
2. Komisja oraz, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie prowadzą z państwami trzecimi wymianę informacji technicznych, zwłaszcza dotyczących dalszego opracowywania metod monitorowania, organizacji raportowania oraz weryfikacji raportów emisji.
3. W przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w sprawie globalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych lub w sprawie globalnych działań mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego Komisja poddaje niniejsze rozporządzenie przeglądowi oraz, w stosownych przypadkach, proponuje zmiany do niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić jego dostosowanie do tego porozumienia międzynarodowego.

ROZDZIAŁ VI

UPRAWNIENIA DELEGOWANE I WYKONAWCZE ORAZ PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 23

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. Szczególnie ważne jest, aby przed przyjęciem takich aktów delegowanych Komisja stosowała swoje zwykłe procedury działania i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 lipca 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakiegokolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

⁽¹⁾ 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).

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

Artykuł 24

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 ⁽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:

„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.

Sporządzono w Strasburgu dnia 29 kwietnia 2015 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
M. SCHULZ
Przewodniczący

W imieniu Rady
Z. KALNIŃA-LUKAŠEVICA
Przewodniczący

⁽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).

ZAŁĄCZNIK I

Metody monitorowania emisji CO₂A. OBLICZANIE EMISJI CO₂ (ART. 9)

Do celów obliczania emisji CO₂ przedsiębiorstwa stosują następujący wzór:

zużycie paliwa × współczynnik emisji

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

Zużycie paliwa podczas cumowania w portach oblicza się oddzielnie.

Co do zasady stosuje się wartości domyślne współczynnika emisji paliwa, chyba że przedsiębiorstwo zdecyduje się korzystać z danych dotyczących jakości paliwa określonych w dokumentach dostawy paliwa i wykorzystywanych do wykazania zgodności z mającymi zastosowanie przepisami w sprawie emisji siarki.

Te domyślne współczynniki emisji opierają się na ostatnich dostępnych wartościach Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC). Współczynniki te można pobrać z załącznika VI do rozporządzenia Komisji (UE) nr 601/2012⁽¹⁾.

W odniesieniu do biopaliw i alternatywnych paliw niekopalnych stosuje się odpowiednie współczynniki emisji.

B. METODY OKREŚLANIA EMISJI CO₂

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

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

- a) dokument dostawy paliwa i okresowe inwentaryzacje zbiorników paliwa;
- b) monitorowanie zbiornika z olejem bunkrowym na statku;
- c) przepływomierze na potrzeby odnośnych procesów spalania;
- d) bezpośredni pomiar emisji CO₂.

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

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 portu lub czas spędzony w porcie. Wskazując paliwo wykorzystane w danym okresie, należy wyszczególnić rodzaj tego paliwa oraz zawartość siarki.

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

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

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 z dnia 21 czerwca 2012 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 181 z 12.7.2012, s. 30).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Metoda C: przepływomierze na potrzeby odnośnych procesów spalania

Metoda ta opiera się na pomiarach przepływu paliwa na pokładzie statku. Aby obliczyć całkowite zużycie paliwa w danym okresie, łączy się dane ze wszystkich przepływomierzy powiązanych z odpowiednimi źródłami emisji CO₂.

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

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

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

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

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

4. Metoda D: bezpośredni pomiar emisji CO₂

Bezpośrednich pomiarów emisji CO₂ można dokonywać w odniesieniu do rejsów oraz emisji CO₂ mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Wyemitowany CO₂ obejmuje CO₂ wyemitowany przez silniki główne, silniki pomocnicze, turbiny gazowe, kotły i generatory gazu obojętnego. Zużycie paliwa przez statki, w przypadku których za podstawę sprawozdawczości przyjęto tę metodę, oblicza się za pomocą zmierzonego poziomu emisji CO₂ oraz współczynnika emisji stosowanego dla danych paliw.

Metoda ta opiera się na określeniu przepływu emisji CO₂ w kominach spalinowych – stężenie CO₂ w gazach spalinowych należy pomnożyć przez współczynnik przepływu gazów spalinowych.

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

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) datę oraz godzinę wyjścia z portu i przybycia do portu określa się według czasu uniwersalnego (Greenwich Mean Time – GMT). 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. Przebytą odległość 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) w przypadku statków ro-ro przewożony ładunek jest określony liczbą jednostek ładunku (pojazdów ciężarowych, samochodów itd.) lub wyrażony długością, w metrach, zajmowanego miejsca na pasie pomnożoną przez domyślne wartości wagowe. W przypadku gdy ładunek przewożony przez statki ro-ro został zdefiniowany na podstawie załącznika B do normy CEN EN 16258 (2012): „Metodologia szacowania i raportowania zużycia energii oraz emisji gazów cieplarnianych w usługach transportowych (w zakresie przewozu ładunków oraz pasażerów)”, definicję tę uznaje się za zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

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

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

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

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

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

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

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

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

B. MONITOROWANIE W OKRESACH ROCZNYCH (ART. 10)

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

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

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się za pomocą co najmniej czterech wskaźników: zużycia paliwa w przeliczeniu na przebytą odległość, zużycia paliwa w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową, emisji CO₂ w przeliczeniu na przebytą odległość oraz emisji CO₂ 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 CO₂ w przeliczeniu na przebytą odległość = całkowite emisje CO₂ w skali roku/łączna przebyta odległość

emisje CO₂ w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową = całkowite emisje CO₂ w skali roku/wykonana praca transportowa ogółem.

W wykonywaniu tych przepisów przedsiębiorstwa mogą również przedstawiać szczegółowe informacje dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi w warunkach lodowych, a także inne informacje dotyczące zużycia paliwa i wyemitowanego CO₂, różnicując je na podstawie kryteriów określonych w planie monitorowania.

ZAŁĄCZNIK III

Elementy, które powinny zostać uwzględnione w odniesieniu do aktów delegowanych przewidzianych w art. 15 i 16

A. PROCEDURY WERYFIKACJI

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

B. AKREDYTACJA WERYFIKATORÓW

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