

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

P7_TA(2014)0424

Emisja dwutlenku węgla z transportu morskiego *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2017/C 443/97)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0480),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0201/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 16 października 2013 r. ⁽¹⁾,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, a także opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Transportu i Turystyki (A7-0080/2014),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

P7_TC1-COD(2013)0224

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 16 kwietnia 2014 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2014 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013 [Popr. 1]

(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,

⁽¹⁾ Dz.U. C 67 z 6.3.2014, s. 170.

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pakiet klimatyczno-energetyczny ⁽⁴⁾, w którym wzywa się do zapewnienia wkładu w redukcję emisji wszystkie sektory gospodarki, w tym międzynarodową żeglugę morską, przewiduje wyraźny mandat: „W przypadku gdy do dnia 31 grudnia 2011 r. państwa członkowskie nie zatwierdzą żadnego porozumienia międzynarodowego w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), którego cele obejmą redukcję emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego, lub Wspólnota nie zatwierdzi żadnego takiego porozumienia w ramach UNFCCC, 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”.
- (1a) **Transport morski wywiera wpływ na klimat na świecie oraz na jakość powietrza w wyniku emisji dwutlenku węgla (CO₂) oraz innych emisji, w tym tlenków azotu (NO_x), tlenków siarki (SO_x), metanu (CH₄), cząstek stałych (PM) oraz czystej sadzy (BC).** [Popr. 2]
- (1b) **Międzynarodowa żegluga morska pozostaje jedynym rodzajem transportu nieujętych w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Według oceny skutków towarzyszącej wnioskowi dotyczącemu niniejszego rozporządzenia unijne emisje CO₂ z międzynarodowej żeglugi morskiej wzrosły w okresie między 1990 a 2007 r. o 48 %.** [Popr. 3]
- (1c) **W świetle szybko postępującego rozwoju wiedzy naukowej na temat wpływu emisji gazów innych niż CO₂ pochodzących z transportu morskiego na klimat na świecie należy w kontekście niniejszego rozporządzenia regularnie przeprowadzać aktualną ocenę tego wpływu. W oparciu o te oceny i z uwzględnieniem rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 14 września 2011 r. w sprawie kompleksowego podejścia do antropogenicznej, wpływającej na klimat emisji gazów cieplarnianych innych niż CO₂ Komisja powinna przeanalizować konsekwencje dla strategii politycznych oraz działania w celu redukcji tych emisji.** [Popr. 4]
- (1d) **Komisja powinna również podjąć kroki dotyczące innych rodzajów działalności, które powodują emisje gazów cieplarnianych i czynników zanieczyszczenia powietrza, nieobjętych niniejszym rozporządzeniem, tj. stosowania czynników chłodniczych na statkach rybackich oraz emisji oparów (np. lotnych związków organicznych (LZO), PM) na skutek załadunku i rozładunku paliw i towarów masowych.** [Popr. 5]
- (1e) **W białej księdze Komisji z 28 marca 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” wezwano do redukcji do 2050 r. emisji z transportu morskiego o 40 % (w miarę możliwości o 50 %) w porównaniu z rokiem 2005 poprzez zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”.** [Popr. 6]

⁽¹⁾ Dz.U. C 67 z 6.3.2014, s. 170.

⁽²⁾ Dz.U. C z ..., s. .

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 2014 r.

⁽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) oraz 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).

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

- (1f) *W rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 15 grudnia 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” wezwano do jednolitej redukcji emisji CO₂ i substancji zanieczyszczających w żegludze w całej Unii o 30 %, do czego mają przyczynić się porozumienia IMO dotyczące wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) i plan zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP). [Popr. 7]*
- (2) W lipcu 2011 r. IMO przyjęła środki operacyjne i techniczne, w szczególności EEDI dla nowych statków oraz SEEMP, które zapewnią poprawę pod względem ograniczenia oczekiwanego wzrostu emisji gazów cieplarnianych, lecz same te środki nie mogą doprowadzić do koniecznego ograniczenia bezwzględnych wielkości emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowej żeglugi morskiej, aby można było kontynuować dążenia do realizacji celu na skalę światową, jakim jest ograniczenie wzrostu temperatury na świecie do 2 °C.
- (3) Według danych IMO szczególne zużycie energii oraz emisje CO₂ ze statków można zmniejszyć ~~nawet o 75 %~~ **o 25 %–75 %**, stosując środki operacyjne i wdrażając istniejące technologie; znaczną część tych środków można uznać za opłacalną, **a tym samym uznać, że mogą one przynosić sektorowi korzyści netto**, ponieważ mniejsze koszty paliwa zapewniają zwrot kosztów operacyjnych czy kosztów inwestycji. [Popr. 8]
- (4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest ~~utworzenie~~ **wdrożenie środka rynkowego, tj. ustalenie cen uprawnień do emisji lub nałożenie opłat, co wymaga utworzenia** systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji ~~CO₂ gazów cieplarnianych~~ **CO₂ gazów cieplarnianych** w oparciu o zużycie paliwa przez statki, ~~w ramach pierwszego etapu. Gromadzenie danych dotyczących takich emisji stanowi pierwszy etap~~ **wieloetapowego podejścia, uzasadnionego koniecznością ograniczania tych emisji**, ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. **Publiczny dostęp do danych dotyczących emisji przyczyni się do usunięcia barier rynkowych uniemożliwiających wprowadzanie wielu środków o ujemnych kosztach, które powodowałyby ograniczenie emisji z tego sektora.** [Popr. 9]
- (5) Przyjęcie środków służących redukcji emisji gazów cieplarnianych uniemożliwiają bariery rynkowe, takie jak brak wiarygodnych informacji na temat efektywności paliwowej statków czy brak technologii wyposażania statków w nowe części, brak dostępu do finansowania inwestycji w efektywność energetyczną statków i rozbieżność interesów wynikająca z faktu, że właściciele statków nie skorzystaliby na swoich inwestycjach w efektywność energetyczną statków, ponieważ za paliwo płacą operatorzy.
- (6) 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, wdrażając na pierwszym etapie rzetelny system MRW w odniesieniu do emisji ~~CO₂ gazów cieplarnianych~~ **CO₂ gazów cieplarnianych** z transportu morskiego i **wprowadzając nowe instrumenty polityki, mianowicie** ustalając ceny uprawnień do ~~tych~~ **emisji lub nakładając opłaty** na etapie późniejszym. Podejście takie sprzyja znacznemu postępowi w zakresie międzynarodowego porozumienia w kwestii celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz dalszych środków służących urzeczywistnieniu takiej redukcji przy minimalnych kosztach. [Popr. 10]
- (7) Oczekuje się, że wprowadzenie unijnego systemu MRW umożliwi ~~do 2030 r.~~ **redukcję emisji gazów cieplarnianych w wysokości do 2 % w stosunku do scenariusza BAU oraz zmniejszenie zagregowanych kosztów netto o maksymalną kwotę 1,2 mld EUR**, ponieważ system taki przyczyni się do zniesienia barier rynkowych, ~~zwłaszcza tych związanych z brakiem informacji na temat efektywności energetycznej statków. Takie zmniejszenie kosztów transportu powinno ułatwić międzynarodowy obrót handlowy. Ponadto rzetelny system MRW to warunek wstępny zastosowania jakiegokolwiek środka rynkowego czy normy efektywności energetycznej tak~~ **innych środków mających na celu zapewnienie lepszej podstawy stosowania zasady „zanieczyszczający płaci” zarówno na poziomie UE, jak i w wymiarze ogólnosiwiatowym. Ze względu na międzynarodowy charakter transportu morskiego preferowaną i najsukuteczniejszą metodą redukcji emisji z międzynarodowego transportu morskiego byłoby podejście uzgodnione na szczeblu ogólnosiwiatowym.** 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. [Popr. 11]

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

- (8) Monitorowaniem należy objąć wszystkie rejsy wewnątrzunijne, rejsy z ostatniego portu poza terytorium Unii do pierwszego portu zawinięcia w Unii oraz wszystkie rejsy odbywane z portu w Unii do następnego portu znajdującego się poza jej terytorium. Należy uwzględnić emisje CO_2 **gazów cieplarnianych** w portach w Unii Europejskiej, również podczas postoju statków czy ich przemieszczania się w obrębie portu, zwłaszcza z uwagi na dostępność szczególnych środków **i technologii alternatywnych, np. infrastruktury umożliwiającej podłączenie stojących w porcie statków do sieci elektrycznej** w celu redukcji takich emisji czy ich uniknięcia. Przepisy te należy stosować w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają. [Popr. 12]
- (8a) **Z uwagi na geograficzny zakres stosowania i wynikającą z niego konieczność monitorowania emisji gazów cieplarnianych poza obszarem podlegającym jurysdykcji państw członkowskich oraz biorąc pod uwagę, że uwzględnić należy przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedziby na całym świecie, Komisja powinna odpowiednio wcześniej i w stosowny sposób powiadomić państwa trzecie, aby uzyskać jak największą międzynarodową aprobatę.** [Popr. 13]
- (9) Proponowany system MRW należy ustanowić rozporządzeniem z uwagi na złożony i wysoce techniczny charakter przepisów, 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 Europejskiej.
- (10) Rzetelny unijny system MRW dla statków powinien opierać się na obliczaniu emisji z paliwa zużytego podczas rejsów z portów w Unii i do tych portów **lub na dokładnej sprawozdawczości w zakresie faktycznych emisji podczas tych rejsów**, ponieważ dane dotyczące sprzedaży paliwa nie pozwalają odpowiednio i dokładnie oszacować zużycia paliwa w tym zakresie z uwagi na dużą pojemność zbiorników w statkach. [Popr. 14]
- (11) Unijny system MRW powinien również obejmować **inne** ważne informacje ~~dotyczące klimatu, pozwalające określić efektywność energetyczną statków lub~~ **, aby** dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące powstawanie emisji. ~~Zakres ten dostosowuje również~~ **, dostosować** unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych **w ramach IMO** na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również ~~przez~~ **przyczynić** się do zniesienia barier ~~handlowych~~ **rynkowych** związanych z brakiem informacji. [Popr. 15]
- (12) Aby zminimalizować obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, optymalizując współczynnik korzyści w stosunku do kosztów systemu MRW bez uszczerbku dla celu, jakim jest uwzględnienie w dużym stopniu przeważającego udziału emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, przepisy w sprawie MRW należy stosować wyłącznie w odniesieniu do dużych emitentów. Po szczegółowej i obiektywnej analizie rozmiarów i emisji ze statków zawijających do portów Unii Europejskiej i z nich wypływających wybrano próg pojemności 5 000 ton brutto (GT). Statki o pojemności powyżej 5 000 GT stanowią około 55 % statków zawijających do portów Unii Europejskiej oraz mają około 90 % udziału w powiązanych emisjach. Ten niedyskryminacyjny próg zapewniłby uwzględnienie najważniejszych emitentów. Niższy próg spowodowałby większe obciążenia administracyjne, podczas gdy wyższy próg ograniczyłby ilość emisji objętych systemem, a co za tym idzie jego skuteczność w odniesieniu do ochrony środowiska.
- (13) ~~Aby jeszcze bardziej ograniczyć obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zasady monitorowania należy ukierunkować na CO₂, który jak dotąd jest najbardziej znaczącym gazem cieplarnianym emitowanym przez transport morski, mającym nawet 98 % udział w łącznych emisjach gazów cieplarnianych w danym sektorze.~~ [Popr. 17]
- (14) W przepisach należy uwzględnić obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: wykorzystanie kwitów bunkrowych, monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednie pomiary emisji. Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat stosowania wybranej metody.

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

- (15) Przedsiębiorstwo odpowiadające za cały okres sprawozdawczy w odniesieniu do statku wykonującego rejsy należy uznać za podmiot odpowiedzialny za spełnienie wszystkich wymogów dotyczących monitorowania i raportowania w całym tym okresie sprawozdawczym, w tym za przedkładanie dostatecznie zweryfikowanych raportów emisji. W przypadku zmiany własności, nowy właściciel statku będzie musiał wywiązać się wyłącznie z obowiązków monitorowania i raportowania w okresie sprawozdawczym, w którym nastąpiło przeniesienie prawa własności. Aby nowemu właścicielowi statku łatwiej było wywiązać się z tych obowiązków, powinien on otrzymać kopię ostatniego planu monitorowania oraz dokument zgodności, jeżeli ma zastosowanie. Zmiana prawa własności powinna również skutkować zmianą planu monitorowania, umożliwiając nowemu właścicielowi statku samodzielny wybór metodyki monitorowania.
- (16) ~~Aby uniknąć wymogów dotyczących montowania niedostatecznie wiarygodnych i niedostępnych w sprzedaży przyrządów pomiarowych, które mogą utrudniać wdrożenie unijnego systemu MRW, system ten nie powinien na tym etapie obejmować innych gazów cieplarnianych, czynników warunkujących zmiany klimatu czy czynników zanieczyszczenia powietrza. Unijny system MRW stwarza możliwość zapewnienia spójnej z przepisami w innych sektorach regulacji sektora żeglugi morskiej. [Popr. 18]~~
- (16a) **Konwencja MARPOL przewiduje obowiązkowe stosowanie EEDI w odniesieniu do nowych statków oraz SEEMP w całej flocie światowej. [Popr. 19]**
- (17) W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych dla właścicieli i operatorów statków, przedkładanie raportów i publikacja zawartych w nich informacji powinny mieć miejsce raz w roku. Dzięki ograniczeniu publikacji informacji na temat emisji, zużycia paliwa i efektywności do średnich wartości rocznych i wartości zagregowanych nie trzeba będzie rozwiązywać problemów związanych z poufnością. Dane zgłaszane Komisji należy zintegrować z danymi statystycznymi w stopniu, w jakim mają one znaczenie dla opracowywania, tworzenia i upowszechniania europejskich danych statystycznych, zgodnie z decyzją Komisji 2012/504/UE ⁽¹⁾.
- (18) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić, aby raporty były sporządzane w sposób prawidłowy i zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. **W związku z tym zasadnicze znaczenie mają wymogi dotyczące kompetencji weryfikatora, aby mógł on prowadzić działania weryfikacyjne na podstawie niniejszego rozporządzenia.** Ważnym elementem upraszczającym weryfikację powinno być sprawdzenie przez weryfikatorów wiarygodności danych przez porównanie danych z raportu z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i cech charakterystycznych. Takie dane szacunkowe może dostarczać Komisja. Weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi osobami lub podmiotami prawnymi, akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾. **[Popr. 20]**
- (19) Dokument zgodności wystawiony przez weryfikatora powinien pozostawać na pokładzie statku jako potwierdzenie wywiązywania się z obowiązków w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Weryfikatorzy powinni informować Komisję o wystawieniu takich dokumentów.
- (20) Z uwagi na doświadczenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w realizacji podobnych zadań związanych z bezpieczeństwem morskim, agencja ta powinna wspierać Komisję, wykonując niektóre zadania.

⁽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 (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady 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).

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

- (21) Nieprzestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia powinno skutkować sankcjami. Za podstawę egzekwowania wywiązywania się z obowiązków związanych z systemem MRW należy przyjąć istniejące instrumenty, a mianowicie instrumenty ustanowione w zastosowaniu dyrektywy 2009/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ i dyrektywy 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾, jak również informacje dotyczące wystawienia dokumentów zgodności. Dokument potwierdzający wywiązywanie się w odniesieniu do danego statku z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania Komisja powinna załączać do wykazu świadectw i dokumentów, o których mowa w art. 13 ust. 1 dyrektywy 2009/16/WE.
- (22) Dyrektywa 2009/16/WE przewiduje zatrzymanie statku w razie braku świadectw, które muszą się znajdować na pokładzie. W przypadku statków, które nie wywiązują się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania dłużej niż przez jeden okres sprawozdawczy należałoby jednak przewidzieć możliwość wydalenia. Przepis taki powinien umożliwiać skorygowanie sytuacji w rozsądnym terminie.
- (23) Należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 525/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽³⁾ w celu ustanowienia wymogów dotyczących monitorowania i raportowania emisji CO₂ z transportu morskiego przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (24) Unijny system MRW powinien służyć za wzór na potrzeby wdrożenia systemu MRW na skalę światową. Światowy system MRW jest bardziej pożądanym, ponieważ można go uznać za skuteczniejszy z uwagi na większy zasięg. W związku z tym Komisja powinna regularnie udostępniać IMO oraz innym odpowiednim organom międzynarodowym odpowiednie informacje na temat wdrażania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski. W przypadku porozumienia w sprawie światowego systemu MRW Komisja powinna poddać unijny system MRW przeglądowi w celu dostosowania go do systemu światowego.
- (25) W celu wykorzystania najlepszych dostępnych praktyk i dowodów naukowych, Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 traktatu, w odniesieniu do zmiany niektórych technicznych aspektów monitorowania i raportowania emisji **CO₂ gazów cieplarnianych** ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji raportów emisji i akredytacji weryfikatorów. Niezwykle ważne jest, aby w trakcie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, również z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. **[Popr. 21]**
- (26) Aby zapewnić jednolite warunki stosowania automatycznych systemów i standardowych szablonów elektronicznych na potrzeby spójnych raportów emisji i innych **istotnych** informacji **istotnych dla klimatu**, przekazywanych Komisji i zaangażowanym państwom, Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze. Te niezbędne uprawnienia powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽⁴⁾. **[Popr. 212]**

⁽¹⁾ Dyrektywa 2009/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009 s. 132).

⁽²⁾ Dyrektywa 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

⁽³⁾ Rozporządzenie (UE) nr 525/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady 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, istotnych dla zmiany klimatu i uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13).

⁽⁴⁾ 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).

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

- (27) Cel zamierzonego działania, czyli monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji CO_2 **gazów cieplarnianych** ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji **i realizacja celów wyznaczonych w białej księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”**, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający w drodze samodzielnego działania państw członkowskich z uwagi na międzynarodowy charakter transportu morskiego, natomiast ze względu na zakres i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii. Unia może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów. **[Popr. 23]**
- (28) Przepisy ustanawiające system MRW powinny być zgodne z przepisami dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ oraz z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾.
- (29) Aby zapewnić państwom członkowskim i zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na podjęcie działań koniecznych do skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego dnia 1 stycznia 2018 r., niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem 1 lipca 2015 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji ~~dwutlenku węgla (CO_2)~~ **gazów cieplarnianych** i innych **istotnych** informacji ~~istotnych dla klimatu~~ ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, **przebywających w tych portach** lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO_2 **gazów cieplarnianych** z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów. **[Popr. 24]**

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności powyżej 5 000 ton brutto w odniesieniu do emisji wydzielanych przez te statki w trakcie rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również podczas przemieszczania się tych statków w obrębie portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do okrętów wojennych, jednostek pomocniczych, ~~statków rybackich i statków do przetwórstwa ryb~~, drewnianych statków o prymitywnej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny oraz statków rządowych wykorzystywanych do celów niehandlowych. **[Popr. 26]**

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „emisje” oznaczają uwalnianie CO_2 do atmosfery przez statki, o których mowa w art. 2;
- b) „port zawinięcia” to port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku albo wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów, z wykluczeniem postojów mających na celu wyłącznie tankowanie, odebranie świeżych dostaw lub wymianę załogi;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

- c) „przedsiębiorstwo” to właściciel statku określonego w art. 2 lub inna osoba, taka jak menedżer lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku;
- d) „pojemność brutto” (GT) oznacza pojemność brutto w tonach metrycznych, obliczoną zgodnie z przepisami dotyczącymi pomierzenia pojemności zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.;
- e) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą na podstawie rozporządzenia (WE) nr 765/2008 oraz niniejszego rozporządzenia, **lub agencję odpowiedzialną za system modelowania w zakresie monitorowania emisji ze statków**; [Popr. 28]
- f) „weryfikacja” oznacza działania prowadzone przez weryfikatora w celu oceny zgodności dokumentów przekazywanych przez przedsiębiorstwo z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- g) „inne istotne informacje istotne dla klimatu” to informacje dotyczące **emisji gazów cieplarnianych powstających w wyniku** zużycia paliwa, ~~prze-transportowych~~ **pokonanej odległości, możliwości podłączenia stojących w porcie statków do sieci elektrycznej** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ~~ocenę osiągnięć statków~~ **wskazujące osiągi żeglugowe**; [Popr. 29]
- h) „współczynnik emisji” oznacza średnie natężenie emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do danych dotyczących działalności w związku ze strumieniem materiałów wsadowych, przy założeniu pełnego utlenienia przy spalaniu oraz pełnej konwersji przy wszystkich pozostałych reakcjach chemicznych;
- i) „niepewność” oznacza parametr związany z wynikiem określania wielkości, charakteryzujący rozproszenie wartości, jakie można racjonalnie przypisać danej wielkości, odzwierciedlający wpływ zarówno czynników systematycznych, jak i losowych, wyrażony w procentach oraz o przedziale ufności wokół wartości średniej wynoszącym 95 %, z uwzględnieniem wszelkiej asymetrii w rozkładzie wartości;
- j) „zachowawczy” oznacza, że zbiór założeń zdefiniowano w sposób zapobiegający niedoszacowaniu rocznej wielkości emisji lub przeszacowaniu odległości ~~lub wielkości przewożonego ładunku~~; [Popr. 30]
- k) „tony CO₂” oznaczają tony metryczne CO₂; [Popr. 31]
- l) „okres sprawozdawczy” oznacza rok kalendarzowy, w którym obowiązkowe jest prowadzenie monitorowania i raportowania emisji;
- la) „statek stojący w porcie” oznacza statek, który jest w bezpieczny sposób zacumowany lub zakotwiczony w porcie Unii podczas załadunku, rozładunku lub zakwaterowania pasażerów, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku; [Popr. 32]
- lb) „klasa lodowa” oznacza oznaczenie nadane statkowi przez administrację lub organizację uznaną przez administrację, wskazujące, że statek został zaprojektowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem. [Popr. 33]

ROZDZIAŁ II

MONITOROWANIE I RAPORTOWANIE

SEKCJA 1

Zasady oraz metody monitorowania i raportowania

Artykuł 4

Wspólne zasady monitorowania i raportowania

1. Przedsiębiorstwa są zobowiązane monitorować i raportować w odniesieniu do każdego statku ilość i rodzaj paliwa zużytego w ciągu roku kalendarzowego w każdym porcie podlegającym **okresu sprawozdawczego we wszystkich portach podlegających** jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do ~~każdego rejsu~~ **wszystkich rejsów** statku zawijającego do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wypływającego z takiego portu, zgodnie z przepisami ust. 2–6. [Popr. 34]
2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do ~~wszystkich~~ CO₂ emisji z procesów spalania paliw, **w czasie przebywania statku na morzu oraz postoju w porcie**. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości. [Popr. 35]

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

3. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób spójny i porównywalny na przestrzeni czasu. Przedsiębiorstwa stosują tę samą metodykę monitorowania i zbioru danych, z zastrzeżeniem zmian i odstępstw zatwierdzonych 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 przejrzysty sposób umożliwiając weryfikatorowi odtworzenie sposobu określenia wielkości emisji.
5. Przedsiębiorstwa zobowiązane są dopilnować, aby sposób określania wielkości emisji nie dawał wyników systematycznie ani celowo niedokładnych. Identyfikują i ograniczają wszelkie źródła niedokładności.
6. Przedsiębiorstwa umożliwiają uzyskanie wystarczającej pewności w kwestii integralności monitorowanych i zgłaszanych danych dotyczących emisji.

6a. Przy późniejszym monitorowaniu i raportowaniu przedsiębiorstwa uwzględniają zalecenia zawarte w sprawozdaniach z weryfikacji wydanych na podstawie art. 13. [Popr. 36]

Artykuł 5

Metody monitorowania i raportowania emisji w transporcie morskim

1. Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne informacje istotne dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej 5 000 GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

1a. Jeżeli osiągnięte zostanie międzynarodowe porozumienie w sprawie monitorowania emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, Komisja dokona przeglądu metod określonych w załączniku I i jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 dotyczących w stosownym przypadku zmiany tego załącznika w celu określenia wykorzystania przepływomierzy do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania i bezpośrednich pomiarów emisji. [Popr. 38]

SEKCJA 2

PLAN MONITOROWANIA

Artykuł 6

Treść i przedkładanie planu monitorowania

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych **istotnych** informacji ~~istotnych dla klimatu~~ w odniesieniu do każdego swojego statku w pojemności powyżej 5 000 GT **[Popr. 39 – dostosowana dla potrzeb spójności do art. 2 ust. 1 dotyczącego zakresu]**
2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, w odniesieniu do statków, które zostaną objęte zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwo zobowiązane jest przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania niezwłocznie i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu tych statków do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.
3. Plan monitorowania określony w ust. 1 obejmuje pełną i przejrzystą dokumentację metodyki monitorowania określonego statku i zawiera co najmniej następujące elementy:
 - a) identyfikację i typ statku, włącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym, **klasą lodową statku** oraz nazwiskiem/nazwą właściciela; **[Popr. 40]**
 - b) nazwę przedsiębiorstwa, adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;
 - c) wyszczególnienie **następujących** źródeł emisji na pokładzie statku, ~~takich jak silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego oraz rodzaje stosowanego paliwa~~ **oraz związanych z nimi rodzajów paliwa:**
 - (i) **silnik(-i) główny(-e)**
 - (ii) **silnik(-i) pomocniczy(-e)**

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

(iii) **kocioł (kotły)**

(iv) **generator(-y) gazu obojętnego; [Popr. 41]**

- d) opis procedur, systemów i obowiązków na potrzeby uaktualniania wykazu źródeł emisji w monitorowanym ~~reku~~ **okresie** w celu zapewnienia pełnego monitorowania i kompletnych raportów emisji danego statku; **[Popr. 42]**
- e) opis procedur stosowanych w celu monitorowania kompletności wykazu rejsów;
- f) opis procedur monitorowania zużycia paliwa przez statek, w tym:
- (i) wybranej metody określonej w załączniku I, na potrzeby obliczania zużycia paliwa przez każde źródło emisji, włącznie z opisem wykorzystywanych przyrządów pomiarowych, w miarę potrzeb;
 - (ii) procedur pomiaru zapasów paliwa i paliwa w zbiornikach, opis wykorzystywanych przyrządów pomiarowych oraz procedur rejestrowania, odzyskiwania, przekazywania i przechowywania informacji dotyczących pomiarów, w miarę potrzeb;
 - (iii) wybranej metody 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 dla każdego rodzaju paliwa lub metodyka określania współczynników emisji w przypadku paliw alternatywnych, w tym metodyka doboru próby, metody analizy, opis wykorzystywanych laboratoriów (i potwierdzenie akredytacji zgodnie z ISO 17025, w stosownych przypadkach);
- h) opis procedur określania danych dotyczących działalności w odniesieniu do każdego rejsu, w tym:
- (i) procedur, obowiązków i źródeł danych do określania i rejestrowania odległości pokonanej w ramach każdego rejsu;
 - ~~(ii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przewożonego ładunku oraz liczby pasażerów, w stosownych przypadkach; [Popr. 43]~~
 - (iii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem przybycia;
- ha) procedury, obowiązki, wzory obliczeniowe i źródła danych do określania i rejestrowania pokonanej odległości i czasu żeglugi na akwenach pokrytych lodem; [Popr. 44]**
- i) opis metody do określania danych zastępujących w celu wyeliminowania luk w danych;
- ~~j) datę ostatniej zmiany planu monitorowania; [Popr. 45]~~
- ja) wykresówka zmian w celu udokumentowania wszystkich szczegółowych informacji dotyczących historii zmian. [Popr. 46]**

4. Przedsiębiorstwa zobowiązane są korzystać ze standardowych szablonów planów monitorowania. ~~Przepisy techniczne ustanawiające~~ **Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 w celu określenia przepisów technicznych ustanawiających** szablony planów monitorowania, o których mowa w ust. 1 ~~określa się w aktach wykonawczych. Komisja przyjmuje te akty wykonawcze zgodnie z procedurą określoną w art. 25 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Te szablony są możliwie najprostsze i nie pociągają za sobą zbędnej biurokracji.~~ **[Popr. 47]**

Artykuł 7

Zmiany planu monitorowania

Przedsiębiorstwa regularnie sprawdzają, czy plan monitorowania odzwierciedla charakter i funkcjonowanie statku, a także czy istnieje możliwość udoskonalenia metodyki monitorowania.

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji **określonych w lit. a)–e). Plan monitorowania można zmienić wyłącznie w odniesieniu do konkretnych zmian, które zaistniały w wyniku tych sytuacji:** [Popr. 48]

- a) w przypadku zmiany własności statku **lub zmiany posiadacza DOC lub bandery;** [Popr. 49]
- b) w razie wystąpienia nowych emisji spowodowanych nowymi źródłami emisji lub użyciem nowych paliw, nieuwzględnionych jeszcze w planie monitorowania;
- c) w przypadku zmiany dostępności danych, spowodowanej użyciem nowych typów przyrządów pomiarowych, metod pobierania próbek lub metod analitycznych bądź innymi okolicznościami, prowadzącej do większej dokładności w wyznaczaniu wielkości emisji;
- d) w razie stwierdzenia nieprawidłowości danych uzyskanych przy zastosowaniu dotychczasowej metodyki monitorowania;
- e) w przypadku, gdy plan monitorowania jest niezgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i weryfikatorzy żądają od przedsiębiorstwa zmiany planu monitorowania.

Przedsiębiorstwa niezwłocznie zgłaszają wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania weryfikatorom.

Istotne zmiany w planie monitorowania podlegają ocenie przez weryfikatora.

SEKCJA 3

MONITOROWANIE EMISJI I INNYCH ISTOTNYCH INFORMACJI

Artykuł 8

Monitorowanie działalności w okresie sprawozdawczym

1. Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

1a. Monitorowanie może zostać zawieszona w okresach, w których statek uczestniczy w działaniach w sytuacjach nadzwyczajnych, w tym w akcjach ratowania życia. [Popr. 50]

Artykuł 9

Monitorowanie w odniesieniu do jednego rejsu

Przyjmując za podstawę plan monitorowania zatwierdzony zgodnie z art. 13 ust. 1, przedsiębiorstwa monitorują zgodnie z załącznikiem I część A i załącznikiem II poniższe informacje w odniesieniu do każdego statku i każdego rejsu odbywanego do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu:

- a) port wyjścia i port przybycia, włącznie z datą i godziną wyjścia i przybycia;
- b) wielkość i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego w sumie paliwa ~~oraz w podziale na paliwo zużyte na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami;~~ [Popr. 51]
- c) emitowany CO₂;
- d) pokonaną odległość;
- e) czas spędzony na morzu;
- f) ~~przewożony ładunek;~~ [Popr. 53]
- fa) efektywność energetyczną określoną w załączniku II; [Popr. 54]
- g) ~~prace transportowe.~~ [Popr. 55]

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

ga) datę i godzinę rozpoczęcia i zakończenia okresów, w których monitorowanie było zawieszane z powodu sytuacji nadzwyczajnych, takich jak akcje ratowania życia, wraz z ich opisem. [Popr. 56]

W przypadku żeglugi dalekomorskiej z zawijaniem do szeregu portów Unii etap europejski należy uznawać za jeden rejs. [Popr. 57]

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego statki działające wyłącznie w zakresie niniejszego rozporządzenia i wykonujące wiele rejsów na dzień są zwolnione z monitorowania emisji w odniesieniu do każdego rejsu. [Popr. 58]

Artykuł 10

Monitorowanie w okresach rocznych

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

- a) całkowity poziom i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego w sumie paliwa oraz w podziale na paliwo zużyte na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami;
- b) całkowity poziom emitowanego CO₂;
- c) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;
- d) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- e) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- f) emisje CO₂ podczas postoju statku w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;
- g) całkowitą pokonaną odległość;
- h) łączny czas spędzony na morzu i czas postoju w porcie;
- i) prace transportowe ogółem;
- j) średnią efektywność energetyczną. [Popr. 59]

SEKCJA 4

RAPORTOWANIE

Artykuł 11

Zawartość raportu emisji

1. Począwszy od 2019 r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

2. W przypadku zmiany własności statków, nowe przedsiębiorstwo zobowiązane jest dopilnować, aby każdy statek, za który odpowiada spełniał wymogi niniejszego rozporządzenia w całym okresie odpowiedzialności tego przedsiębiorstwa za dany statek.

3. Przedsiębiorstwa dołączają do raportu emisji określonego w ust. 1 następujące informacje:

a) dane identyfikacyjne statku i przedsiębiorstwa, w tym:

(i) nazwę statku,

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

- (ii) numer identyfikacyjny IMO,
 - (iii) port rejestracji lub port macierzysty statku,
 - (iiia) **klasę lodową statku, [Popr. 60]**
 - (iv) **poświadczoną** efektywność techniczną statku [~~wskaznik konstrukcyjny~~ **wyrażoną wskaźnikiem konstrukcyjnym** efektywności energetycznej (EEDI) lub ~~szacowaną wartość indeksu (EIV) zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 (63), w stosownych przypadkach,~~ **jeżeli ma zastosowanie do danego rodzaju statku, [Popr. 61]**
 - (v) nazwisko/nazwę właściciela statku,
 - (vi) adres właściciela statku i adres głównego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej,
 - (vii) nazwę przedsiębiorstwa (jeżeli nie jest właścicielem statku),
 - (viii) adres przedsiębiorstwa (jeżeli nie jest właścicielem statku) i główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej,
 - (ix) adres, numer telefonu, ~~numer faksu~~ i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów; **[Popr. 62]**
- b) informacje dotyczące stosowanej metody monitorowania i poziomu niepewności;
- c) wyniki rocznego monitorowania parametrów zgodnie z art. 10;
- ca) **szczegółowe informacje o okresach zawieszenia monitorowania z powodu sytuacji nadzwyczajnych i akcji ratowania życia. [Popr. 63]**

Artykuł 12

Format raportu emisji

1. Raport emisji określony w art. 11 składa się, stosując automatyczne systemy i formaty elektronicznej wymiany kompletnych danych, w tym szablony elektroniczne.
2. Przepisy techniczne ustanawiające format wymiany danych oraz szablony elektroniczne, o których mowa w ust. 1, określa się w aktach wykonawczych. Komisja przyjmuje te akty wykonawcze zgodnie z procedurą określoną w art. 25 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ III

WERYFIKACJA I AKREDYTACJA

Artykuł 13

Zakres czynności weryfikacyjnych i sprawozdanie z weryfikacji

1. Weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania, o którym mowa w art. 6 z wymogami ustanowionymi w art. 6 i 7. W przypadku, gdy ocena zawiera zalecenia, które należy obowiązkowo uwzględnić w planie monitorowania, dane przedsiębiorstwo zobowiązane jest zmienić swój plan monitorowania przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego.
2. Weryfikator ocenia zgodność raportu emisji z wymogami ustanowionymi w art. 8–11 oraz w załącznikach I i II.
3. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji oraz **inne istotne** informacje ~~istotne dla klimatu~~ określono zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania, o którym mowa w art. 6. Weryfikator musi też upewnić się, czy wskazane w raportach poziomy emisji oraz **inne istotne** informacje ~~istotne dla klimatu~~ są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II. **[Popr. 64]**
4. Jeżeli we wnioskach z oceny weryfikator stwierdza, że według jego wiedzy raport emisji nie zawiera istotnych przeinaczeń i błędów, wydaje sprawozdanie z weryfikacji. W sprawozdaniu wyszczególnia się wszystkie kwestie odnoszące się do wykonanej przez weryfikatora pracy.

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

5. Jeżeli we wnioskach z oceny weryfikator stwierdza, że raport zawiera istotne przeinaczenia, błędy, nieścisłości lub nie spełnia wymogów art. 11 i 14 oraz załącznika I, informuje o tym fakcie we właściwym czasie przedsiębiorstwo, zwracając się do niego o ponowne przedstawienie poprawionego raportu emisji. Przedsiębiorstwo poprawia zgłoszone mu nieścisłości lub przeinaczenia w sposób umożliwiający terminowe zakończenie procesu weryfikacji. Weryfikator zamieszcza w sprawozdaniu z weryfikacji informację, czy przedsiębiorstwo wyeliminowało nieścisłości w trakcie procesu weryfikacji.

5a. Jeżeli weryfikator określił obszary działania przedsiębiorstwa, które należy usprawnić, jeśli chodzi o monitorowanie i raportowanie emisji, w tym w odniesieniu do osiągnięcia większej dokładności i zwiększenia efektywności monitorowania i raportowania, podaje w sprawozdaniu z weryfikacji zalecenia dotyczące ulepszeń. [Popr. 65]

Artykuł 14

Ogólne obowiązki i zasady dotyczące weryfikatorów

1. Weryfikator musi być niezależny od danego przedsiębiorstwa czy operatora statku, realizując zadania wymagane na podstawie niniejszego rozporządzenia w interesie publicznym. Dlatego weryfikatorem nie może być przedsiębiorstwo czy operator statku, właściciel przedsiębiorstwa lub podmiot wchodzący w skład tego samego podmiotu prawnego czy należący do weryfikatora lub takiego podmiotu, jak również weryfikator nie może mieć z danym przedsiębiorstwem powiązań, które wpływałyby na jego niezależność i bezstronność.

2. Weryfikując raport emisji określony w art. 11 oraz stosowane przez przedsiębiorstwo procedury monitorowania, weryfikator ocenia rzetelność, wiarygodność i dokładność systemów monitorowania oraz przedstawionych w raporcie danych i informacji dotyczących emisji, zwracając szczególną uwagę na:

- a) przyporządkowanie danych dotyczących zużycia paliwa do rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;
- b) zgłoszone dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane pomiary i obliczenia;
- c) wybór i stosowanie współczynników emisji;
- d) obliczenia skutkujące określeniem całkowitego poziomu emisji;
- e) obliczenia skutkujące ustaleniem efektywności energetycznej.

3. Weryfikator uwzględnia raporty złożone zgodnie z przepisami art. 11 wyłącznie wówczas, gdy rzetelne i wiarygodne dane oraz informacje pozwalają określić poziom emisji z wysokim stopniem pewności i pod warunkiem, że:

- a) podane w raporcie dane są spójne z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika;
- b) podane w raporcie dane nie zawierają nieścisłości, zwłaszcza w kategoriach zestawienia ogólnej ilości zakupionego przez każdy statek w ciągu roku paliwa ze zużytym ogółem paliwem w trakcie rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;
- c) dane zgromadzono zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- d) stosowne dzienniki statku są kompletne i spójne.

Artykuł 15

Procedury weryfikacji

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszone poziomy emisji z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znacznych odchyłań weryfikator przeprowadza dalsze analizy. [Popr. 66]

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

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

3. Weryfikator uwzględnia wszelkie skuteczne metody kontroli ryzyka, stosowane przez przedsiębiorstwo w celu ograniczenia niepewności, mając przy tym na uwadze dokładność stosowanych metod monitorowania.
4. Przedsiębiorstwo udziela weryfikatorowi wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających postęp 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. 24, mających na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących weryfikacji, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu, jak również metod akredytacji weryfikatorów. Takie akty delegowane będą się opierały na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 14 oraz na właściwych standardach uznanych na skalę międzynarodową.

Artykuł 16

Akredytacja weryfikatorów

1. Weryfikator oceniający plany monitorowania i raporty emisji oraz wystawiający dokumenty w zakresie weryfikacji i zgodności określone w art. 13 i 17 musi posiadać akredytację w odniesieniu do czynności podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia, wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.
2. Jeżeli niniejsze rozporządzenie nie ustanawia szczegółowych przepisów dotyczących akredytacji weryfikatorów, zastosowanie mają stosowne przepisy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24, mających na celu doprecyzowanie metod akredytacji weryfikatorów.

ROZDZIAŁ IV

ZGODNOŚĆ I PUBLIKACJA INFORMACJI

Artykuł 17

Wystawianie dokumentu zgodności

1. Jeżeli raport emisji określony w art. 11 spełnia wymogi art. 11–15 oraz wymogi ustanowione w załącznikach I i II, weryfikator wystawia na podstawie sprawozdania z weryfikacji dokument zgodności dla określonego statku.
2. Dokument zgodności określony w ust. 1 zawiera następujące informacje:
 - a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);
 - b) nazwę i adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej przez właściciela statku;
 - c) tożsamość weryfikatora;
 - d) datę wystawienia dokumentu zgodności (okres sprawozdawczy, którego dotyczy dany dokument oraz termin jego ważności).
3. Dokumenty zgodności zachowują ważność przez 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego.
4. Weryfikator niezwłocznie informuje Komisję i organ państwa bandery o wystawieniu dokumentu zgodności i przekazuje informacje określone w ust. 2 przy pomocy automatycznego systemu oraz formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych ustanowionych przez Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną w niniejszym rozporządzeniu.
5. Przepisy techniczne ustanawiające format wymiany danych oraz szablony elektroniczne, o których mowa w ust. 4, określa się w aktach wykonawczych. Komisja przyjmuje te akty wykonawcze zgodnie z procedurą określoną w art. 25 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

Artykuł 18

Obowiązek posiadania ważnego dokumentu zgodności na pokładzie statku

Począwszy od dnia 30 czerwca 2019 r., na pokładach statków przyplływających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszających się w obrębie takiego portu lub z niego wypływających musi znajdować się ważny dokument potwierdzający wywiązanie się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, wystawiony zgodnie z przepisami art. 17.

Artykuł 19

Zgodność z wymogami w zakresie monitorowania i raportowania oraz inspekcje

1. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest zapewnić zgodność statków pływających pod jego banderą z wymogami w zakresie monitorowania i raportowania określonymi w art. 8-12, w oparciu o informacje publikowane zgodnie z przepisami art. 21 ust. 1.
2. Każde państwo członkowskie zobowiązane jest dopilnować, aby inspekcja statku w porcie podlegającym jurysdykcji danego państwa obejmowała sprawdzenie, czy na pokładzie statku znajduje się dokument zgodności, o którym mowa w art. 18.
3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 2 niniejszego artykułu oraz na podstawie informacji publikowanych zgodnie z art. 21, państwo członkowskie zobowiązane jest sprawdzić, czy na pokładzie każdego statku niespełniającego wymogów określonych w art. 21 ust. 2 lit. j) i k), który wpłynął do portu podlegającego jurysdykcji tego państwa znajduje się dokument zgodności określony w art. 18.

3a. Podczas wizyt i inspekcji prowadzonych przez EMSA w celu monitorowania wdrażania dyrektywy 2009/16/WE EMSA będzie również monitorować stosowanie ust. 1, 2 i 3 przez właściwe organy państw członkowskich oraz złożyć Komisji sprawozdanie w tej sprawie. [Popr. 67]

Artykuł 20

Kary, wymiana informacji i nakaz wydalenia

1. Państwa członkowskie ustanawiają system kar za niespełnianie wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 8-12, podejmując wszelkie działania konieczne w celu zapewnienia, by kary te stosowano. Przewidziane kary nie mogą być mniej restrykcyjne od kar przewidzianych na mocy krajowego ustawodawstwa w sprawie emisji gazów cieplarnianych w przypadku niewywiązania się operatorów z obowiązków w zakresie raportowania, jak również muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Do dnia 1 lipca 2017 r. państwa członkowskie przekażą te przepisy do wiadomości Komisji, którą zobowiązane są informować o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy. [Popr. 68]
2. Państwa członkowskie zapewniają skuteczną wymianę informacji i współpracę między ich krajowymi organami odpowiedzialnymi za zgodność z wymogami w zakresie monitorowania i raportowania lub, w miarę potrzeb, między organami odpowiedzialnymi za procedury wymierzania sankcji. Państwa członkowskie zobowiązane są przekazać krajowe procedury wymierzania sankcji do wiadomości Komisji, EMSA, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery.
3. Wobec statków niespełniających wymogów w zakresie monitorowania i raportowania dłużej niż przez jeden okres sprawozdawczy krajowy organ portowy może wydać nakaz wydalenia, który należy zgłosić 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 spełnienia przez przedsiębiorstwo wymogów w zakresie monitorowania i raportowania zgodnie z art. 8-12, potwierdzonego przedstawieniem ważnego dokumentu zgodności krajowemu organowi portowemu, który wydał nakaz wydalenia.

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

Artykuł 21

Publikacja informacji

1. Co roku do dnia 30 czerwca Komisja udostępnia do wiadomości publicznej **roczne** poziomy emisji zgłoszone zgodnie z art. 11 ~~oraz informacje dotyczące przestrzegania przez poszczególne przedsiębiorstwa wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 11 i 17~~, z **zachowaniem zasady poufności informacji handlowych w celu ochrony uzasadnionych interesów gospodarczych zgodnie z art. 3 i 4 dyrektywy 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady** ⁽¹⁾. [Popr. 69]
2. Publikacja, o której mowa w ust. 1 zawiera następujące informacje:
 - a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO ~~oraz~~, port rejestracji lub port macierzysty statku **oraz klasę lodową statku**); [Popr. 70]
 - b) tożsamość właściciela statku (jego nazwę i adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej);
 - c) efektywność techniczną statku [~~wskaznik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI, jeżeli ma zastosowanie do danego rodzaju statku)~~ lub szacowaną wartość indeksu (EIV), w stosownych przypadkach]; [Popr. 71]
 - d) roczny poziom emisji CO₂;
 - e) roczne średnie zużycie paliwa podczas rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;
 - f) roczne średnie zużycie paliwa i emisje gazów cieplarnianych w odniesieniu do odległości pokonanej w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;
 - g) ~~średnie roczne zużycie paliwa i poziom emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do pokonanej odległości i ładunków przewożonych w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia~~; [Popr. 73]
 - h) ~~średni roczny czas spędzony na morzu w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia~~; [Popr. 74]
 - i) stosowaną metodykę monitorowania;
 - j) datę wystawienia i datę ważności dokumentu zgodności;
 - k) tożsamość weryfikatora, który zatwierdził raport emisji.
3. Komisja publikuje roczne sprawozdanie na temat emisji z transportu morskiego i innych **istotnych** informacji ~~istotnych dla klimatu~~. [Popr. 75]
4. EMSA pomaga Komisji w pracach mających na celu spełnienie wymogów art. 11, 12, 17 i 21 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾.

ROZDZIAŁ V

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Artykuł 22

Współpraca międzynarodowa

1. Komisja regularnie udostępnia IMO oraz innym ważnym organom międzynarodowym informacje na temat wdrażania niniejszego rozporządzenia w celu ułatwienia procesu opracowywania w ramach IMO międzynarodowych przepisów dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

⁽¹⁾ **Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).**

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 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).

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

2. Komisja prowadzi z państwami trzecimi wymianę informacji technicznych związanych z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza informacji dotyczących dalszego opracowywania metod monitorowania, organizacji sprawozdawczości oraz weryfikacji raportów emisji.

3. W przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w kwestii światowych działań mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, Komisja zobowiązana jest poddać niniejsze rozporządzenie przeglądowi, ~~proponując w stosownych przypadkach wprowadzenie do niego zmian~~ **oraz zapewnić zgodność z odpowiednimi uregulowaniami międzynarodowymi określonymi przez IMO.** [Popr. 76]

ROZDZIAŁ VI

UPRAWNIENIA PRZEKAZANE ORAZ WYKONAWCZE I POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 23

Przekazanie uprawnień

Komisji przyznaje się uprawnienia **Komisja jest uprawniona do przyjmowania przyjęcia** aktów delegowanych, mających na celu ~~uzupełnienie i zmianę dotyczących uzupełnienia i zmiany~~ przepisów załączników I i II w celu uwzględnienia aktualnych dostępnych dowodów naukowych, ~~ważnych danych dostępnych na pokładach statków oraz istotnych przepisów~~ **a także dostosowania załączników do odpowiednich uregulowań** międzynarodowych i standardów uznanych na skalę światową **ustalonych przez IMO**, w celu określenia najdokładniejszych i efektywnych metod **aby zapewnić zgodność z uregulowaniami międzynarodowymi, określić najbardziej dokładne i efektywne metody** monitorowania emisji oraz zwiększenia stopnia **poprawić stopień** dokładności wymaganych informacji dotyczących monitorowania i raportowania emisji, z zastrzeżeniem warunków ustanowionych. **Powierzenie Komisji tych uprawnień podlega warunkom określonym w art. 24 wyłącznie** w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne. [Popr. 77]

Artykuł 24

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Komisji przyznaje się Uprawnienia do przyjmowania **przyjęcia** aktów delegowanych określonych, **o których mowa w art. 5 ust. 1a, art. 6 ust. 4, art. 15, 16 i 23** **powierza się Komisji** na okres 5 lat, począwszy od dnia 1 lipca 2015 r. **pięciu lat od ... (*)**. **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.** [Popr. 78]

2. **Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 1a, art. 6 ust. 4, art. 15, 16 i 23, może w dowolnym momencie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Rada** mogą w każdej chwili cofnąć decyzję o przekazaniu uprawnień określonych w art. 23 **lub Radę**. Decyzja o cofnięciu **odwołaniu** kończy przekazanie **określonych w niej** uprawnień określonych w tej decyzji. Decyzja **o odwołaniu** staje skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych. [Popr. 79]

3. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

4. Akt delegowany przyjęty ~~zgodnie z art. 23~~ **na podstawie art. 5 ust. 1a, art. 6 ust. 4, art. 15, 16 i 23** wchodzi w życie tylko pod warunkiem, że w okresie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady, **jeśli** ani Parlament Europejski, ani Rada nie zgłoszą wobec niego **wyraziły** sprzeciwu, **w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie** lub pod warunkiem, że **jeśli** przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada ~~poinformują~~ **poinformowały** Komisję, że nie zamierzają zgłaszać **wniosą** sprzeciwu. ~~Okres ten podlega przedłużeniu~~ **Termin ten przedłuża się** o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady. [Popr. 80]

Artykuł 25

Akty wykonawcze

1. Komisję wspiera komitet ustanowiony na podstawie art. 8 decyzji Rady 93/389/EWG⁽¹⁾. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(*) **Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

(1) Decyzja Rady 93/389/EWG z dnia 24 czerwca 1993 r. w sprawie mechanizmu monitorującego emisje CO₂ oraz emisje innych gazów cieplarnianych we Wspólnocie (Dz.U. L 167 z 9.7.1993, s. 31).

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 26

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 525/2013

W rozporządzeniu (UE) nr 525/2013 wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 1 rozporządzenia (UE) nr 525/2013, dodaje się lit h) w brzmieniu:

„h) monitorowanie i raportowanie emisji gazów cieplarnianych ze statków morskich zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../... (*).

(*) Dz.U. L ... (+)”.

2. Dodaje się art. 21a w brzmieniu:

„Artykuł 21a

Raportowanie emisji z transportu morskiego

1. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji do dnia 15 stycznia każdego roku (»rok X«) emisje CO₂ z transportu morskiego w odniesieniu do roku X-2 zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr .../... (*).
 2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z [art. 25 niniejszego rozporządzenia] w celu określenia wymogów w zakresie monitorowania i raportowania emisji CO₂ z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr .../... (**), uwzględniając też w stosownych przypadkach odpowiednie decyzje przyjęte przez organy UNFCCC oraz protokół z Kioto lub wynikające z nich porozumienia lub decyzje przyjęte w kontekście Międzynarodowej Organizacji Morskiej.
 3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia struktury, formatu i procesu zgłaszania przez państwa członkowskie emisji CO₂ z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr .../... (***) Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą określoną w (art. 26 ust. 2).
- 3a. Komisja co dwa lata ocenia ogólny wpływ sektora transportu morskiego na klimat na świecie, w tym poprzez emisje lub skutki inne niż emisje CO₂, w oparciu o dane dotyczące emisji przekazane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 7 lub przekazane na mocy rozporządzenia (UE) nr .../... (****), i ulepsza tę ocenę przez odniesienie się do postępów naukowych i danych o ruchu statków.” [Popr. 82]**

(*) Numer niniejszego rozporządzenia.

(**) Numer niniejszego rozporządzenia.

(***) Numer niniejszego rozporządzenia.

(****) Numer niniejszego rozporządzenia.

3. W art. 25 ust. 2, 3 i 5 dodaje się następujące odniesienie:

„21a”.

(+) Numer i rok niniejszego rozporządzenia.

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

Artykuł 27

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 ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

ZAŁĄCZNIK I

Metody monitorowania i raportowania emisji gazów cieplarnianych oraz innych informacji istotnych dla środowiska

A. OBLICZANIE ZUŻYCIA PALIWA (artykuł 9)

W celu obliczenia zużycia paliwa przedsiębiorstwa stosują następujący wzór:

zużycie paliwa x współczynnik emisji

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

Zużycie paliwa podczas postoju w portach oblicza się oddzielnie.

W zasadzie stosuje się wartości domyślne współczynnika emisji paliwa, chyba że przedsiębiorstwo zdecyduje się korzystać z danych dotyczących jakości paliwa, określonych w kwitach bunkrowych i wykorzystywanych do wykazania zgodności z obowiązującymi przepisami w sprawie emisji siarki.

Domyślne współczynniki emisji można oprzeć na ostatnich dostępnych wartościach IPCC. Można je znaleźć w załączniku VI do rozporządzenia Komisji (UE) nr 601/2012⁽¹⁾.

Odpowiednie współczynniki emisji stosuje się do odniesienia do biopaliw i paliw niekopalnych.

B. METODY OKREŚLANIA EMISJI

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

Przy wyborze metod monitorowania aspekt korzyści wynikających z większej dokładności należy rozważyć w kategoriach dodatkowych kosztów.

Należy stosować wartość określającą faktyczne zużycie paliwa podczas każdego rejsu, obliczając je przy pomocy następujących metod:

- a) kwit bunkrowy i okresowe inwentaryzacje zbiorników paliwa;
- b) monitorowanie zbiornika z olejem bunkrowym na pokładzie;
- c) przepływomierze na potrzeby zachodzących procesów spalania;
- d) bezpośredni pomiar emisji;

da) modelowanie za pomocą informacji o ruchu statków (AIS) i danych dotyczących konkretnych statków. [Popr. 83]

Można stosować każde połączenie powyższych metod, po zatwierdzeniu przez weryfikatora, jeżeli zwiększa to ogólną dokładność pomiarów. [Popr. 84]

1. Metoda A: kwit bunkrowy i okresowe inwentaryzacje zbiorników

Podstawą tej metody jest ilość i rodzaj paliwa wskazane z kwicie bunkrowym w połączeniu z okresowymi inwentaryzacjami zbiorników paliwa w oparciu o odczyty mierników paliwa w zbiornikach. Na ilość paliwa zużytego w danym okresie składają się dane dotyczące ilości paliwa na początku okresu, plus dostawy, minus paliwo pozostałe na koniec okresu oraz zwrócony olej bunkrowy między początkiem a końcem danego okresu.

⁽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).

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

Dany okres to 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.

~~Podjęcia tego nie można zastosować~~ w przypadku braku kwitów bunkrowych na pokładzie statku, zwłaszcza jeżeli w charakterze paliwa wykorzystuje się ładunek, na przykład przez odparowywanie skroplonego gazu ziemnego (LNG), **wykorzystuje się wyłącznie dane z inwentaryzacji zbiorników paliwa i odczyty mierników oleju bunkrowego w zbiornikach.** [Popr. 85]

Kwit bunkrowy to obowiązek ustanowiony przepisami załącznika VI do konwencji MARPOL, a odpowiednie rejestry przechowuje się na pokładzie statku przez 3 lata od dostawy oleju bunkrowego, tak aby były łatwo dostępne. Podstawę okresowych inwentaryzacji zbiorników z paliwem 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 kwitem bunkrowym zaznacza się w planie monitorowania, o którym mowa w art. 6. Odczyty mierników paliwa prowadzi się przy pomocy właściwych metod, takich jak automatyczne systemy, sondy i przymiary wstępowe. Metodę sondowania zbiornika i związaną z tym niepewność określa się w planie monitorowania, o którym mowa w art. 6.

W przypadku braku kwitów bunkrowych na pokładzie statku, zwłaszcza jeżeli w charakterze paliwa wykorzystuje się ładunek, na przykład przez odparowywanie skroplonego gazu ziemnego (LNG), wykorzystuje się wyłącznie dane z inwentaryzacji zbiorników paliwa i odczyty mierników oleju bunkrowego w zbiornikach. [Popr. 86]

Jeżeli ilość paliwa, o które 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; lub
- b) gęstość zmierzoną przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub na potwierdzeniu dostawy.

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

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

Podstawą tej metody są odczyty mierników paliwa we wszystkich zbiornikach na pokładzie statku. Odczytów dokonuje się codziennie, kiedy statek jest na morzu, i każdorazowo przy pobieraniu i zwracaniu oleju bunkrowego.

Suma odchyleń między poziomem paliwa w zbiorniku między dwoma odczytami daje wynik w postaci paliwa zużytego w danym okresie.

Dany okres to 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 przy pomocy właściwych metod, takich jak automatyczne systemy, sondy i przymiary wstępowe. Metodę sondowania zbiornika i związaną z tym niepewność określa się w planie monitorowania, o którym mowa w art. 6.

Jeżeli ilość paliwa, o które 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; lub
- b) gęstość zmierzoną przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub na potwierdzeniu dostawy;

ba) w razie dostępności – gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw. [Popr. 87]

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

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

3. Metoda C: przepływomierze na potrzeby zachodzących procesów spalania

Podstawą tej metody są pomiary przepływu paliwa na pokładzie statku. Aby obliczyć zużycie paliwa w danym okresie, łączy się dane ze wszystkich przepływomierzy powiązanych z odpowiednimi źródłami emisji.

Dany okres to czas między dwoma zawinięciami do portów lub czas spędzony w porcie. Rodzaj paliwa wykorzystanego w danym okresie oraz zawartość siarki w tym paliwie należy obowiązkowo monitorować.

Stosowane metody kalibracyjne oraz niepewność związaną z przepływomierzami określa się w planie monitorowania, o którym mowa w art. 6.

Jeżeli ilość paliwa, o które 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; lub
- b) gęstość zmierzoną przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub na potwierdzeniu dostawy.

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

4. Metoda D: bezpośredni pomiar emisji

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO₂ dotyczą w tym przypadku CO₂ emitowanego przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego. Zużycie paliwa przez statki, w przypadku których za podstawę sprawozdawczości przyjęto tę metodę, oblicza się przy pomocy zmierzonego poziomu emisji CO₂ oraz współczynnika emisji stosowanego dla odpowiednich paliw.

Metoda 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, o którym mowa w art. 6.

4a. Metoda Da: modelowanie za pomocą informacji o ruchu statków (AIS) i danych dotyczących konkretnych statków

Agencja odpowiedzialna za system modelowania zawiera pisemną umowę z właścicielem danego statku. Na koniec okresu monitorowania obliczone emisje CO₂ porównuje się z książką zapisów olejowych statku i kwitami bunkrowymi w celu wykrycia i skorygowania ewentualnych rozbieżności. [Popr. 90]

Środa, 16 kwietnia 2014 r.

ZAŁĄCZNIK II

Monitorowanie innych informacji istotnych dla klimatu

A. Monitorowanie w odniesieniu do jednego rejsu (art. 9)

W celu monitorowania innych informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do jednego rejsu (art. 9) przedsiębiorstwa zobowiązane są przestrzegać następujących zasad:

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.

Za pokonaną odległość można przyjąć najbardziej bezpośrednią odległość od portu wyjścia do portu przybycia lub rzeczywistą pokonaną odległość. Przyjmując najbardziej bezpośrednią odległość od portu wyjścia do portu przybycia, aby uniknąć poważnego niedoszacowania pokonanej odległości, należy uwzględnić zachowawczy współczynnik korygujący. W planie monitorowania określonym w art. 6 określa się stosowaną metodę obliczania odległości oraz, w razie konieczności, stosowany współczynnik korygujący. Pokonaną odległość wyraża się w milach morskich.

~~W celu określenia przewożonego ładunku w przypadku statków pasażerskich, podaje się liczbę pasażerów. Jeśli chodzi o inne kategorie statków, wielkość przewożonego ładunku wyraża się w tonach metrycznych i metrach sześciennych ładunku. [Popr. 91]~~

~~Prace transportowe określa się, mnożąc pokonaną odległość przez wielkość przewożonego ładunku. [Popr. 92]~~

B. Monitorowanie w okresach rocznych (art. 10)

W celu monitorowania innych informacji istotnych dla klimatu w okresach rocznych przedsiębiorstwa zobowiązane są przestrzegać następujących zasad:

Wartości monitorowane zgodnie z art. 10 określa się, sumując odpowiednie dane dla każdego rejsu.

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się przy pomocy ~~co najmniej czterech~~ **dwóch** wskaźników, zużycia paliwa na pokonaną odległość, ~~zużycia paliwa na prace transportowe, oraz~~ emisji CO₂ na pokonaną odległość ~~oraz emisji CO₂ na prace transportowe~~, które oblicza się w następujący sposób:

zużycie paliwa na pokonaną odległość = łączne zużycie paliwa w skali roku / łączna pokonana odległość

zużycie paliwa na prace transportowe = łączne zużycie paliwa w skali roku / prace transportowe ogółem

emisje CO₂ na pokonaną odległość = całkowite emisje CO₂ w skali roku / łączna pokonana odległość

emisje CO₂ na prace transportowe = całkowite emisje CO₂ w skali roku / prace transportowe ogółem [Popr. 93]