



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 23 października 2023 r.
(OR. en)

14573/23
ADD 1

CLIMA 502
ENV 1168
MAR 132
MI 888
ONU 82
DELECT 163

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 12 października 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: C(2023) 6728 final - Annex 1 to 2

Dotyczy: ZAŁĄCZNIKI do ROZPORZĄDZENIA DELEGOWANEGO KOMISJI zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w zakresie przepisów dotyczących monitorowania emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz innych istotnych informacji z sektora transportu morskiego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2023) 6728 final - Annex 1 to 2.

Zał.: C(2023) 6728 final - Annex 1 to 2



Bruksela, dnia 12.10.2023 r.
C(2023) 6728 final

ANNEXES 1 to 2

ZAŁĄCZNIKI

do

ROZPORZĄDZENIA DELEGOWANEGO KOMISJI

**zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w
zakresie przepisów dotyczących monitorowania emisji gazów cieplarnianych z
transportu morskiego oraz innych istotnych informacji z sektora transportu morskiego**

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK I

Metody monitorowania emisji gazów cieplarnianych

A. OBLICZANIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH (ART. 9)

1. Wzory do obliczania emisji gazów cieplarnianych

Do celów obliczania emisji gazów cieplarnianych przedsiębiorstwa stosują następujący wzór:

$$\text{GHG}_{\text{MRV}} = \text{CO}_{2\text{MRV}} + \text{CH}_{4\text{MRV}} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4} + \text{N}_2\text{O}_{\text{MRV}} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}}$$

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

$$\text{CO}_{2\text{MRV}} = \sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CO}_2,i}$$

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

$$\text{CH}_{4\text{MRV}} = \left[\sum_i (\text{M}_i - \text{M}_{i,\text{NC}}) \times \text{EF}_{\text{CH}_4,i} \right] + \text{CH}_{4\text{S}}$$

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

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

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

Człon	Wyjaśnienie
GHG _{MRV}	Emisje gazów cieplarnianych, które mają być zgłaszane na podstawie niniejszego rozporządzenia, wyrażone w tonach ekwiwalentu CO ₂ , gdzie „ekwiwalent CO ₂ ” oznacza jednostkę miary stosowaną do obliczania emisji CO ₂ , CH ₄ i N ₂ O na podstawie związanego z nimi współczynnika globalnego ocieplenia, poprzez przeliczenie ilości CH ₄ i N ₂ O na równoważną ilość dwutlenku węgla o takim samym współczynniku globalnego ocieplenia.
CO ₂ _{MRV}	Zagregowana całość emisji CO ₂ .
CH ₄ _{MRV}	Zagregowana całość emisji CH ₄ .
N ₂ O _{MRV}	Zagregowana całość emisji N ₂ O.
GWP _{CH₄}	Współczynnik globalnego ocieplenia dla CH ₄ w okresie 100 lat, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia delegowanego Komisji

Człon	Wyjaśnienie
	(UE) 2020/1044 ⁽¹⁾ .
GWP_{N_2O}	Współczynnik globalnego ocieplenia dla N_2O w okresie 100 lat, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/1044.
i	Wskaźnik odpowiadający paliwom zużytemu na statku w okresie sprawozdawczym.
j	Wskaźnik odpowiadający źródłom emisji na statku. Do celów niniejszego rozporządzenia uwzględnione źródła obejmują co najmniej silniki główne, silniki pomocnicze, turbiny gazowe, kotły i generatory gazu obojętnego.
M_i	Zużycie paliwa wyrażone jako całkowita masa zużytego paliwa (suma dla wszystkich źródeł emisji).
$M_{i,j}$	Zużycie paliwa wyrażone jako masa konkretnego paliwa i zużytego przez źródło emisji j .
C_j	Współczynnik emisji spowodowanych stratami paliwa od zbiornika paliwa do kilwatera (TtW) (współczynnik emisji ze strat paliwa) jako odsetek masy paliwa i zużytego przez źródło emisji j [%]. C_j obejmuje emisje niezorganizowane i emisje ze strat paliwa. Emisje niezorganizowane i emisje ze strat paliwa to emisje pochodzące z paliwa, które nie dociera do komory spalania źródła emisji lub które nie zostaje zużyte przez źródło emisji, ponieważ nie ulega spalaniu, ulatnia się lub wycieka z układu.
$M_{i,NC}$	Całkowita masa niespalonego, ale uwolnionego do atmosfery paliwa i . $M_{i,NC} = \sum_i \sum_j M_{i,j} \times C_j / 100$
CH_{4S}	Ilość niespalonego, uwolnionego do atmosfery CH_4 . W celu obliczenia tej ilości przedsiębiorstwa stosują następujący wzór: $CH_{4S} = M_{i,NC}$
$EF_{CO_2,i}$	Współczynnik emisji CO_2 od zbiornika paliwa do kilwatera dla paliwa i , określony w tabeli w pkt 2 niniejszej części.
$EF_{CH_4,i}$	Współczynnik emisji CH_4 od zbiornika paliwa do kilwatera dla paliwa i , określony w tabeli w pkt 2 niniejszej części.
$EF_{N_2O,i}$	Współczynnik emisji N_2O od zbiornika paliwa do kilwatera dla paliwa i , określony w tabeli w pkt 2 niniejszej części.

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

Człon	Wyjaśnienie
uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 666/2014 (Dz.U. L 230 z 17.7.2020, s. 1).	

2. Domyślne współczynniki emisji

W poniższej tabeli:

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

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

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

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

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

W przypadku mieszania paliw każde paliwo rozpatruje się oddzielnie.

1	2	3	4	5	6
Klasa paliwa	Rodzaj paliwa	EF _{CO₂} [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	EF _{CH₄} [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	EF _{N₂O} [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _j Jako % masy paliwa zużytego przez źródło emisji
Paliwa kopalne	Ciężki olej opałowy (HFO) ISO 8217 klasy RME od RMK	3,114	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6
	Lekki olej opałowy (LFO) ISO 8217 klasy od RMA do RMD	3,151	0,00005	0,00018	-
	Olej żeglugowy typu diesel (MDO) Olej napędowy żeglugowy (MGO) ISO 8217 klasy od DMX do DMB	3,206	0,00005	0,00018	-
	Skroplony gaz ziemny (LNG)	2,750	0	0,00011	3,1 dla LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)
1,7 dla LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)					
0,2 dla LNG Diesel (dwupaliwowe o niskiej prędkości)					
2,6 dla silnika o zapłonie iskrowym zasilanego gazem o mieszance ubogiej					
	LPG (gaz płynny, butan)	3,03	TBM	TBM	N/A

1	2	3	4	5	6
	LPG (gaz płynny, propan)	3,00	TBM	TBM	N/A
	H ₂ (kopalne)	0	0	- dla ogniwo paliwowych TBM dla silnika spalinowego wewnętrznego spalania (ICE)	-
	NH ₃ (kopalne)	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol (kopalne)	1,375	TBM	TBM	-
Biopaliwa	Etanol	1,913	TBM	TBM	-
	Biodiesel	2,834	TBM	TBM	-
	Uwodorniony olej roślinny (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	-
	Skroplony biogaz wysokometanowy (Bio-LNG) jako paliwo transportowe	2,750	0	0,00011	3,1 dla LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)
					1,7 dla LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					0,2 dla LNG Diesel (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					2,6 dla silnika o zapłonie iskrowym zasilanego gazem o mieszance ubogiej
Biometanol	1,375	TBM	TBM	-	

1	2	3	4	5	6
	Inne	3,115	0,00005	0,00018	-
	Bio-H ₂	0	0	0 dla ogniwo paliwowych TBM dla ICE	-
odnawialne paliwa transportowe pochodzenia niebiologicznego (FRNBO) – e-paliwa	e-diesel	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	1,375	TBM	TBM	-
	e-LNG	2,750	0	0,00011	3,1 dla LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)
					1,7 dla LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					0,2 dla LNG Diesel (dwupaliwowe o niskiej prędkości)
					2,6 dla silnika o zapłonie iskrowym zasilanego gazem o mieszance ubogiej
	e-H ₂	0	0	0 dla ogniwo paliwowych TBM dla ICE	-
	e-NH ₃	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A	N/A	N/A
e-DME	N/A	N/A	N/A	-	

W kolumnie 1 określono klasę paliw.

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

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

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

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

W kolumnie 6 określono utraconą część paliwa w postaci emisji niezorganizowanych lub emisji ze strat paliwa (C_j), mierzoną jako % masy paliwa zużytego przez dane źródło energii.

Jeżeli chodzi o takie paliwa jak LNG, w przypadku których powstają emisje niezorganizowana i emisje ze strat paliwa, wielkość emisji niezorganizowanych i emisji ze strat paliwa przedstawiona w tabeli jest wyrażona w % masy zużytego paliwa. Wartości C_j w tabeli oblicza się przy obciążeniu silnika na poziomie 50 %.

* Rozporządzenie (UE) ... /... Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia w sprawie dokumentu: (Dz.U. ...).

+ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawarty w dokumencie C9-0333/2021(2021/0210(COD)) oraz wstawić w przypisie numer, datę, tytuł tego rozporządzenia i odniesienie do Dz.U. [DG proszę sprawdzić, czy jest to prawidłowe odniesienie].

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

B. METODY OKREŚLANIA EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH

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

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

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

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

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

1. Metoda A: dokument dostawy paliwa oraz okresowe inwentaryzacje zbiorników paliwa

Metoda ta opiera się na ilości i rodzaju paliwa wskazanych w dokumencie dostawy paliwa, w połączeniu z okresowymi inwentaryzacjami zbiorników paliwa w oparciu o odczyty mierników paliwa w zbiornikach. Na ilość paliwa zużytego w danym okresie składają się: ilość paliwa na początku okresu, plus dostawy, minus paliwo pozostałe na koniec okresu oraz zwrócony olej bunkrowy między początkiem a końcem danego okresu.

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

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

W ramach istniejącego załącznika VI do konwencji MARPOL dokument dostawy paliwa jest obowiązkowy, ma być przechowywany na statku przez trzy lata po dostawie oleju bunkrowego i ma być łatwo dostępny. Podstawę okresowych inwentaryzacji zbiorników z paliwem na statku stanowią odczyty mierników paliwa w zbiornikach. W tym przypadku korzysta się z tabel dotyczących poszczególnych zbiorników paliwa, w których określa się ilość paliwa w chwili odczytu. Niepewność związaną z dokumentem dostawy paliwa zaznacza się w planie monitorowania. Odczyty mierników paliwa prowadzi się za pomocą odpowiednich metod, takich jak systemy zautomatyzowane, sondy i 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 metrach sześciennych, przedsiębiorstwo przelicza te wartości z jednostek objętości na jednostki masy, stosując wartości gęstości rzeczywistej. W celu określenia gęstości rzeczywistej przedsiębiorstwo wykorzystuje:

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

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

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

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

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

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

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 metrach sześciennych, przedsiębiorstwo przelicza te wartości z jednostek objętości na jednostki masy, stosując wartości gęstości rzeczywistej. W celu określenia gęstości rzeczywistej przedsiębiorstwo wykorzystuje:

- a) pokładowe systemy pomiarowe;

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

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

3. Metoda C: przepływomierze na potrzeby odnośnych procesów spalania

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

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

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

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

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

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

4. Metoda D: Bezpośredni pomiar emisji gazów cieplarnianych

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

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

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

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

C. ZARZĄDZANIE DANymi I ICH KONTROLA

1. System kontroli

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

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

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

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

- a) zapewnianie jakości odpowiednich urządzeń pomiarowych;
- b) zapewnianie jakości systemów informatycznych, wraz z zapewnieniem, aby stosowne systemy były zaprojektowane, udokumentowane, zbadane, wdrożone, kontrolowane i utrzymywane w sposób zapewniający rzetelne, dokładne i prowadzone w odpowiednim czasie przetwarzanie danych, odpowiednio do ryzyka zidentyfikowanego zgodnie z pkt 1.1;
- c) podział obowiązków odnoszących się do działań w zakresie przepływu danych i działań kontrolnych, a także zarządzanie niezbędnymi kompetencjami;
- d) wewnętrzne przeglądy i walidację danych;
- e) korekty i działania naprawcze;
- f) kontrolę procesów zleczanych na zewnątrz;
- g) prowadzenie rejestrów i dokumentacji, w tym zarządzanie wersjami dokumentów.

1.4 Do celów pkt 1.3 lit. a) przedsiębiorstwo zapewnia regularną kalibrację, regulację i kontrolę stosownych urządzeń pomiarowych przed ich użyciem oraz ich sprawdzenie pod kątem zgodności z normami pomiarowymi odpowiadającymi międzynarodowym normom pomiarowym, o ile są dostępne, oraz zapewnia, aby były one proporcjonalne do zidentyfikowanego ryzyka.

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

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

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

Taki przegląd i walidacja danych obejmują co najmniej następujące elementy:

- a) sprawdzenie czy dane są kompletne;
- b) porównanie danych uzyskanych, monitorowanych i zgłaszanych przez przedsiębiorstwo na przestrzeni kilku lat;
- c) porównanie danych i wartości wynikających z różnych metod monitorowania, gdy stosowana jest więcej niż jedna metoda monitorowania.

1.6 Do celów pkt 1.3 lit. e) przedsiębiorstwo zapewnia, aby w przypadku stwierdzenia, że działania w zakresie przepływu danych lub działania kontrolne nie funkcjonują skutecznie lub nie są zgodne z zasadami określonymi w dokumentacji procedur dotyczących tych działań, podjęte zostały działania naprawcze, a dane, których problem dotyczył, zostały bezzwłocznie skorygowane.

1.7 Do celów pkt 1.3 lit. f), w przypadku gdy przedsiębiorstwo zleca na zewnątrz co najmniej jedno z działań w zakresie przepływu danych lub działań kontrolnych, o których mowa w pkt 1.1, przedsiębiorstwo przeprowadza wszystkie poniższe działania:

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

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

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

2. Luki w danych

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

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

2.2 W przypadku gdy z przyczyn technicznych zastosowanie planu monitorowania ocenionego jako zadowalający przez weryfikatora i, w stosownych przypadkach, zatwierdzonego przez odpowiedzialny organ administrujący jest tymczasowo niewykonalne,

przedsiębiorstwo stosuje metodę opartą na alternatywnych źródłach danych wymienioną w planie monitorowania w celu przeprowadzenia kontroli potwierdzających lub, jeżeli takiej metody nie uwzględniono w planie monitorowania, alternatywną metodę, która dostarcza danych zastępczych lub zachowawczych szacunków, do czasu przywrócenia warunków umożliwiających stosowanie zatwierdzonego planu monitorowania.

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

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

ZAŁĄCZNIK II

- 1) W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w części A wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
 - (ii) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
 - (iii) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
 - b) część B otrzymuje brzmienie:

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

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

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

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się za pomocą co najmniej czterech wskaźników: zużycia paliwa w przeliczeniu na przebytą odległość, zużycia paliwa w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową, emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na przebytą odległość oraz emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na pracę transportową, które oblicza się w następujący sposób:

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

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

emisje gazów cieplarnianych w przeliczeniu na przebytą odległość = łączne emisje gazów cieplarnianych w skali roku/łączna przebyta odległość

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

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

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

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

W wykonywaniu tych przepisów przedsiębiorstwa mogą również przedstawiać szczegółowe informacje dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi w warunkach lodowych, a także inne informacje dotyczące zużycia paliwa i wyemitowanych gazów cieplarnianych, różnicując je na podstawie kryteriów wskazanych w planie monitorowania.”;

- c) dodaje się część C w brzmieniu:

„C. MONITOROWANIE ZAGREGOWANEJ CAŁOŚCI EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH OBJĘTYCH ZAKRESEM DYREKTYWY 2003/87/WE W ODNIESIENIU DO DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZANEJ Z TRANSPORTEM MORSKIM

ORAZ INFORMACJI UZASADNIAJĄCYCH ODSTĘPSTWA OD ART. 12 UST. 3 TEJ DYREKTYWY (ART. 10 LIT. K))

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

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

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

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

1.1 Zasada ogólna

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) port wyjścia i port przybycia, łącznie z datą i godziną wyjścia z portu i przybycia do portu;
- b) zużycie i współczynnik emisji dla wszystkich rodzajów zużytego paliwa, z uwzględnieniem przepisów określonych w pkt 1.2;
- c) uwolnione emisje gazów cieplarnianych obliczone zgodnie z pkt 1.1, 1.2 i 1.3;
- d) przebyta odległość;
- e) czas spędzony na morzu.

2.2. W przypadku gdy wszystkie emisje gazów cieplarnianych uwalniane przez statek w okresie sprawozdawczym są objęte zakresem art. 12 ust. 3-d, 3-c lub 3-b dyrektywy 2003/87/WE i gdy zgodnie ze swoim planem rejsów statek wykonuje ponad 300 rejsów w tym okresie sprawozdawczym, przedsiębiorstwo nie jest zobowiązane do monitorowania informacji, o których mowa w pkt 2.1 niniejszej części, w przeliczeniu na rejs w odniesieniu do tego statku w tym okresie sprawozdawczym.

2.3. W przypadku gdy emisje gazów cieplarnianych są objęte zakresem art. 12 ust. 3-e dyrektywy 2003/87/WE, przedsiębiorstwa przekazują informacje dotyczące klasy lodowej statku.

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