



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.6.2013  
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z  
transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

*Potrzeba podjęcia działań w zakresie zmiany klimatu i emisji gazów cieplarnianych ze statków*

W grudniu 2010 r. strony Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) uznały, że globalne ocieplenie nie może przekroczyć temperatur sprzed rewolucji przemysłowej o więcej niż 2 °C<sup>1</sup>. Jest to niezbędne dla ograniczenia negatywnego wpływu działalności człowieka na klimat. Ten długoterminowy cel wymaga obniżenia globalnych emisji gazów cieplarnianych do roku 2050 o co najmniej 50 % poniżej poziomu z 1990 r.<sup>2</sup>.

Do 2050 r. kraje rozwinięte powinny zmniejszyć emisje o 80-95 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.<sup>3</sup>. W perspektywie średniookresowej UE zobowiązała się ograniczyć emisje gazów cieplarnianych o 20 % poniżej poziomu z 1990 r. do 2020 r., a gdyby spełnione zostały określone warunki, wartość ta miałaby wynieść 30 %. Zobowiązanie to wchodzi w zakres jednego z pięciu podstawowych celów UE określonych w *strategii „Europa 2020”*<sup>4</sup>. Ponadto zarówno Rada Europejska, jak i Parlament Europejski uzgodniły, że do redukcji emisji powinny się przyczynić wszystkie gałęzie gospodarki<sup>5</sup>. Z myślą o zapewnieniu wkładu w realizację strategii „Europa 2020”, w białej księdze w sprawie transportu<sup>6</sup> Komisja stwierdza, że emisje CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w UE powinny zmniejszyć się do 2050 r. o 40 % (a w miarę możliwości o 50 %) w porównaniu z rokiem 2005.

Oszacowano, że łączne emisje CO<sub>2</sub> związane z europejskim transportem morskim (przy uwzględnieniu wewnętrznych szlaków UE, rejsów do UE i rejsów odbywanych z terytorium UE) wyniosły w 2010 r. około 180 Mt CO<sub>2</sub>. Mimo wprowadzenia minimalnych norm efektywności energetycznej dla niektórych kategorii nowych statków („wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej”, EEDI) przez Międzynarodową Organizację Morską w 2011 r.<sup>7</sup> spodziewany jest wzrost poziomu emisji. Podstawowym czynnikiem jest oczekiwany wzrost zapotrzebowania na transport morski w związku z rozwojem światowego handlu.

Tego prognozowanego wzrostu można się spodziewać mimo dostępności środków operacyjnych i technologii służących zmniejszeniu szczególnego zużycia energii i emisji CO<sub>2</sub> przez statki nawet o 75 % (według danych IMO). Znaczną część tych środków można uznać za oszczędne, gdyż mniejsze koszty paliwa zapewniają zwrot kosztów operacyjnych czy kosztów inwestycji. Sprzeczność tę można wytłumaczyć występowaniem barier rynkowych, które ograniczają absorpcję takich technologii oraz środków operacyjnych i objawiają się w postaci braku wiarygodnych informacji na temat efektywności paliwowej statków czy braku technologii wyposażania statków w nowe części, braku dostępu do finansowania inwestycji w efektywność energetyczną statków i rozbieżności interesów wynikającej z faktu, że

---

<sup>1</sup> Decyzja 1/CP.16 Konferencji Stron UNFCCC („ustalenia z Cancún”).

<sup>2</sup> Na podstawie czwartego sprawozdania oceniającego Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC).

<sup>3</sup> Konkluzje Rady Europejskiej z 29/30.10.2009 r. i rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 4.2.2009 r. (2008/215(INI)).

<sup>4</sup> COM(2010) 2020 final.

<sup>5</sup> Dyrektywa 2003/87/WE i decyzja 406/2009/WE.

<sup>6</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>7</sup> Zmiana konwencji of MARPOL, załącznik VI.

właściciele statków nie skorzystaliby na swoich inwestycjach w efektywność energetyczną statków, ponieważ za paliwo płacą operatorzy.

#### *Mandat do podjęcia działań na poziomie UE*

Prognozowany wzrost emisji CO<sub>2</sub> jest sprzeczny z celami UE i niesie ze sobą negatywne skutki, jeśli chodzi o zmianę klimatu. Ponadto międzynarodowy transport morski pozostaje na poziomie UE jedynym rodzajem transportu nieobjętym zobowiązaniem UE do redukcji emisji gazów cieplarnianych, co wymaga dodatkowych wysiłków ze strony wszystkich pozostałych sektorów.

Rada i Parlament przypomniły wcześniejsze zobowiązanie do podjęcia działań w ramach pakietu klimatyczno-energetycznego przyjętego 23 kwietnia 2009 r.: „W przypadku gdy do dnia 31 grudnia 2011 r. państwa członkowskie nie zatwierdzą żadnego porozumienia międzynarodowego w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, 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”<sup>8</sup>.

Termin ten upłynął przy braku dostatecznych międzynarodowych działań, gdyż nie można oczekiwać, aby sam wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej, mimo jego przydatności, zapewnił całkowitą redukcję emisji w stosunku do lat referencyjnych, jeżeli ma się urzeczywistnić prognozowany wzrost ruchu. W związku z tym Komisja zapoczątkowała działania przygotowawcze, mające na celu rozwiązanie problemu emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowego transportu morskiego.

#### *Potrzeba przyjęcia etapowego podejścia do redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego*

Dokładny poziom emisji CO<sub>2</sub> i innych gazów cieplarnianych z transportu morskiego UE na dzień dzisiejszy nie jest znany, ponieważ emisji tych nie monitoruje się ani nie raportuje. W wyniku oceny skutków i konsultacji z zainteresowanymi stronami (zob. sekcja 2) ustalono, że rzetelny system monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego to warunek wstępny zastosowania jakiegokolwiek środka rynkowego czy normy efektywności energetycznej tak na poziomie UE, jak i w wymiarze ogólnosiwiatowym.

Ponadto rzetelny system MRW przyczyniłby się do zniesienia barier rynkowych, zwłaszcza tych związanych z brakiem informacji na temat efektywności energetycznej statków. Na podstawie wyników oceny skutków oczekuje się, że wprowadzenie 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.

Wprowadzenie systemu MRW w ramach pierwszego etapu zapewni więcej czasu na rozmowy i podjęcie decyzji w sprawie celów redukcji emisji, środków rynkowych i norm efektywności, ukierunkowanych na minimalny koszt takiego ograniczenia emisji. Ma to szczególne znaczenie dla rozmów na poziomie światowym, prowadzonych w ramach IMO.

<sup>8</sup> Motyw 2 decyzji nr 406/2009/WE i motyw 3 dyrektywy 2009/29/WE.

W związku z tym, że Komisja wyraźnie przypisuje pierwszorzędne znaczenie środkom podejmowanym na poziomie światowym, system UE MRW powinien służyć jako przykład z myślą o wdrożeniu światowego systemu MRW, nadając szybsze tempo rozmowom międzynarodowym. W związku z tym do IMO będą kierowane w stosownych przypadkach odpowiednie wnioski. Z chwilą podjęcia decyzji o systemie światowym, wnioskowane rozporządzenie trzeba będzie zmienić w celu dostosowania UE MRW do takiego systemu.

## **2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW**

### *Konsultacje z zainteresowanymi stronami*

Aby dokonać przeglądu opcji polityki, o których mowa w drugim studium IMO o emisji gazów cieplarnianych z 2009 r.<sup>9</sup> oraz w opracowaniu z badania CE Delft z 2009 r.<sup>10</sup>, w ramach Europejskiego programu zapobiegania zmianie klimatu II (ECCP) utworzono grupę roboczą (WG6). Grupa ta umożliwiła również przeprowadzenie formalnych konsultacji technicznych z zainteresowanymi podmiotami i wniosła wkład w odniesieniu do wsparcia zewnętrznego, np. zawężając opcje polityki. W 2011 r. zorganizowano trzy dwudniowe spotkania z ponad 100 uczestnikami z krajowych organów administracji, unijnych i międzynarodowych stowarzyszeń żegluga morskiej i z innych stowarzyszeń oraz organizacji pozarządowych. Protokoły, dokument ramowy oraz prezentacje z tych spotkań udostępniono do wiadomości publicznej na stronie Komisji<sup>11</sup>.

Ponadto Komisja utworzyła Platformę Wysokiego Szczebla, gromadzącą wysokiej rangi ekspertów z sektora transportu morskiego, umożliwiając tym samym prowadzenie strategicznych rozmów bezpośrednio z wiceprzewodniczącym Kallasem i komisarz Hedegaard. Spotkania te odbyły się 3 lutego 2011 r., 28 czerwca 2011 r. oraz 7 listopada 2011 r.

Od 19 stycznia do 12 kwietnia 2012 r., czyli przez 12 tygodni, trwały internetowe konsultacje społeczne. Konsultacje te zapowiedziano komunikatem prasowym. Konsultacje społeczne prowadzono, stosując „Zasady ogólne i minimalne standardy na potrzeby konsultacji Komisji z zainteresowanymi stronami”.

Konsultacje potwierdzają, że za najlepszą długoterminową opcję urzeczywistnienia redukcji emisji gazów cieplarnianych z sektora żegluga morskiej uważa się światowe porozumienie w ramach IMO. Jeśli chodzi o środek na poziomie europejskim, panuje powszechna zgoda w kwestii zapewnienia równych szans wszystkim statkom, które korzystają z europejskich portów. Znaczna grupa zainteresowanych stron uważa też, że każdemu środkowi rynkowemu czy normie efektywności energetycznej musi towarzyszyć przejrzysty i rzetelny monitoring emisji. Monitoring taki należy ustanowić w sposób pozwalający uniknąć nadmiernych obciążeń administracyjnych oraz zapewniający dokładne wyniki sprawozdawczości. Więcej wyników opublikowano na stronie internetowej Komisji<sup>12</sup>.

Na koniec, dnia 5 grudnia 2012 r. odbyło się kolejne spotkanie z zainteresowanymi stronami, w którym wzięło udział 120 uczestników reprezentujących dany sektor, organizacje pozarządowe, państwa członkowskie oraz państwa trzecie, i które było poświęcone głównie projektowi systemu MRW w UE. Spotkanie potwierdziło potrzebę utworzenia systemu MRW

<sup>9</sup> Drugie studium IMO o emisji gazów cieplarnianych, 2009 r.

<sup>10</sup> CE Delft, 2009 ([http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg\\_ships\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf)).

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm)

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm)

z uwagi na brak rzetelnych danych o emisjach CO<sub>2</sub> na dzień dzisiejszy. W sektorze żeglugi morskiej istnieje już kilka inicjatyw w takich obszarach jak zużycie paliwa, emisje CO<sub>2</sub> i efektywność energetyczna. Uczestnicy powszechnie zgodzili się, że system MRW powinien opierać się na informacjach wymaganych międzynarodowymi konwencjami i dostępnych już na pokładach statków, co ograniczy obciążenia administracyjne. Prezentacje oraz wnioski opublikowano na stronie internetowej Komisji<sup>13</sup>.

#### *Ocena skutków*

Ocena skutków obejmuje analizę i porównanie kilku opcji polityki w odniesieniu do środków rynkowych oraz opcję zakładającą wyłącznie system MRW. Podstawowe ustalenia przedstawiają się następująco:

- główne bariery rynkowe uniemożliwiające wdrożenie opłacalnych środków redukcji emisji to:
  - (i) brak wiarygodnych informacji na temat efektywności paliwowej statków czy efektywności technologii wyposażania statków w nowe części,
  - (ii) braku dostępu do finansowania inwestycji w efektywność energetyczną statków,
  - (iii) rozbieżność interesów wynikająca z faktu, że właściciele statków nie skorzystaliby na swoich inwestycjach w efektywność energetyczną statków, ponieważ z uwagi na strukturę funkcjonowania statków za paliwo płacą operatorzy.

Zniesienie tych barier będzie kluczem do sukcesu poszczególnych środków.

- Znaczny potencjał redukcji emisji oferują liczne środki techniczne i operacyjne, których głównym celem jest zwiększenie efektywności energetycznej statków. Przeciwwagą dla spodziewanych kosztów są oszczędności kosztów paliwa wynikające ze stosowania tych środków technicznych i operacyjnych.
- Wszystkie analizowane opcje polityki oferują korzyści netto w postaci skutków dla środowiska (redukcja emisji CO<sub>2</sub> i innych emisji), gospodarki (oszczędności kosztów netto dla sektora transportu morskiego) i społeczeństwa (mniejsze problemy zdrowotne wskutek ograniczenia emisji tlenków siarki i cząstek stałych, tworzenie miejsc pracy).
- Największe korzyści pod względem ograniczenia emisji i oszczędności kosztów mogą zaoferować dwa rodzaje funduszy kompensacyjnych – fundusz oparty na składkach z określoną ceną emisji dwutlenku węgla i fundusz docelowy z określonym celem w zakresie redukcji emisji i pośrednio ustalonymi cenami – oraz system handlu uprawnieniami do emisji z obszarów morskich (METS).

Oczekuje się, że mogą one najlepiej rozwiązać problem barier rynkowych, skutkując do 2030 r. około 10 % redukcją emisji w porównaniu z rokiem 2005. Znaczną oszczędność kosztów netto dla sektora żeglugi morskiej przyniosłoby całkowite zniesienie barier rynkowych (oszczędności mogłyby wynieść do 12 mld EUR w 2030 r. i średnio do 5 mld EUR rocznie). Znaczny potencjał oszczędności oferuje przede wszystkim wdrożenie technologii efektywności paliwowej przy ujemnych kosztach w danym sektorze, w połączeniu ze środkami operacyjnymi, które jeszcze bardziej ograniczą emisje CO<sub>2</sub>.

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm)

- Opcja zakładająca wyłącznie system MRW zaowocowałaby bardziej ograniczoną redukcją emisji na maksymalnym szacowanym poziomie 2 % w 2030 r. (w stosunku do poziomu bazowego), prowadząc do zmniejszenia kosztów w maksymalnej kwocie około 1,2 mld EUR w 2030 r. (średnio 900 mln EUR rocznie). Za sprawą gromadzenia informacji na temat zużycia paliwa i lepszego uświadomienia potencjalnych oszczędności związanych z kosztami paliwa na poziomie zarządzania docelowo zniesie te bariery rynkowe związane z brakiem informacji. Szacowane koszty wdrożenia wynoszą około 26 mln EUR rocznie (wykluczając z zakresu danego środka statki o pojemności poniżej 5000 GT). Ogólnie ujmując, opcja ta oferuje bardzo wysoki współczynnik korzyści w stosunku do kosztów.

Wszystkie wyniki przedstawiono w ocenie skutków załączonej do wniosku.

#### *Podsumowanie proponowanych działań*

Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie europejskiego systemu MRW dla emisji CO<sub>2</sub> ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji. Aby ograniczyć powiązane koszty administracyjne, zapewniając jednocześnie rzetelne wyniki, proponuje się nieskomplikowane i proste wytyczne dotyczące systemu MRW. Podejście opracowano zatem w taki sposób, aby w możliwie największym stopniu wykorzystać dane, które już są dostępne na pokładach statków.

W związku z tym proponowany system MRW powinien posiadać następujące cechy operacyjne:

- powinien koncentrować się na emisji CO<sub>2</sub> jako przeważającego gazu cieplarnianego emitowanego przez statki oraz na innych informacjach istotnych dla klimatu, takich jak informacje na temat efektywności, w celu zniesienia barier rynkowych uniemożliwiających absorpcję opłacalnych środków łagodzących oraz uwzględnienia w systemie MRW toczących się na forum IMO rozmów w sprawie norm efektywności dla istniejących statków;
- powinien umożliwiać obliczanie rocznych emisji CO<sub>2</sub> na podstawie danych na temat zużycia paliwa i rodzaju paliwa oraz efektywności energetycznej, dostępnych z dzienników pokładowych, zgłoszeń pozycji statku na godzinę 12.00 i kwitów bunkrowych;
- powinien wykorzystywać istniejące struktury i organy sektora morskiego, zwłaszcza uznane organizacje, do celów weryfikowania raportów i wystawiania dokumentów potwierdzających przestrzeganie przepisów;
- powinien wykluczać małe podmioty uczestniczące w systemie (statki o pojemności poniżej 5000 GT), które stanowią około 40 % floty, ale posiadają udział w całkowitych emisjach wynoszący zaledwie 10 %.

W zasadzie system MRW mógłby obejmować również emisje innych gazów cieplarnianych, czynniki warunkujące zmianę klimatu oraz czynniki zanieczyszczenia powietrza, takie jak tlenki siarki i tlenki azotu. Takie zintegrowane podejście mogłoby dostarczyć licznych i różnorodnych informacji o środowisku, z jednoczesnym wykorzystaniem efektów synergii z korzyścią dla sektora żeglugi morskiej i organów sektora publicznego. Takiego racjonalnego podejścia do systemu MRW w oparciu o aktualnie dostępne na pokładach statków dokumenty i sprzęt nie można jednak zastosować na potrzeby pomiaru emisji innych niż emisje CO<sub>2</sub>. Ponadto nie można powiedzieć, że przyrządy wymagane do pomiaru emisji innych niż emisje CO<sub>2</sub> do zastosowania na morzu są dostatecznie wiarygodne i dostępne w sprzedaży. W związku z tym proponowany system MRW na obecnym etapie można wdrożyć wyłącznie w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub>. Zakres ten należałoby poddać weryfikacji na późniejszym etapie.

W kwestii geograficznego zakresu monitorowania, zasadniczo zostaną nim objęte w sposób niedyskryminacyjny i w odniesieniu do wszystkich statków bez względu na banderę, następujące rejsy:

- rejsy wewnątrz UE,
- rejsy z ostatniego portu poza terytorium UE do pierwszego portu zawinięcia w UE (statki przybywające do UE),
- rejsy z portu w UE do następnego portu zawinięcia poza terytorium UE (statki wypływające z UE).

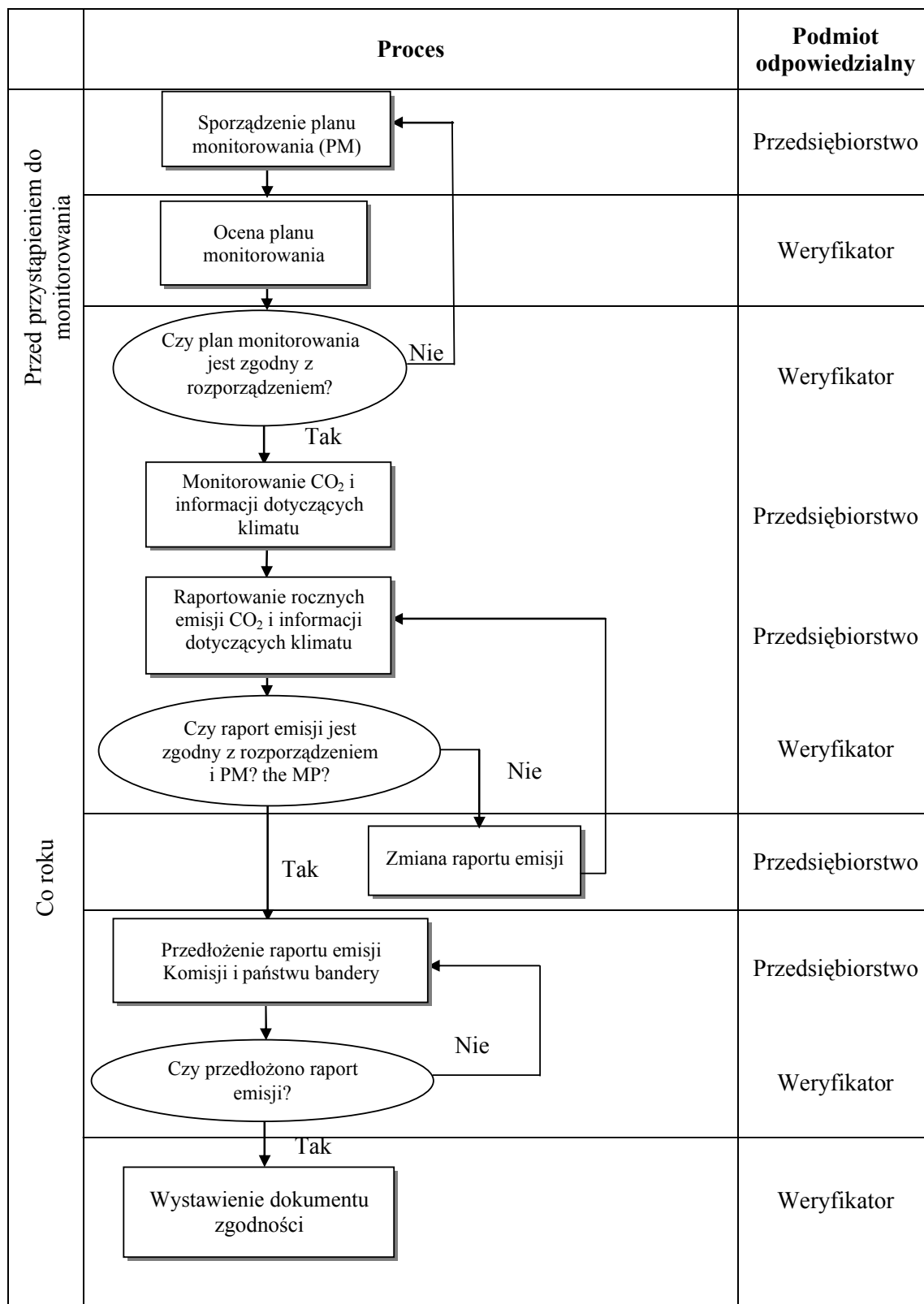
Cykl stosowania systemu będzie się opierał na podejściu standardowym. Proponuje się zastosowanie podejścia racjonalnego i przypisanie ograniczonej liczby zadań Komisji, którą będzie wspomagała Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA). Zadania polegające na sprawdzaniu planów monitorowania, raportów emisji, kontaktach z właścicielami i operatorami statków oraz na wystawianiu dokumentów zgodności wykonywaliby weryfikatorzy akredytowanej strony trzeciej. Organy takie, do których mogą należeć organy już uznane, posiadają bogate doświadczenie i odgrywają ważną rolę w sferze bezpieczeństwa morskiego. Za egzekwowanie obowiązków w zakresie MRW odpowiadałyby państwa członkowskie, a konkretnie organy władzy państwa portu, korzystając z mechanizmów kontroli państwa bandery i państwa portu oraz z danych publikowanych przez Komisję.

Proponowany system MRW można przekształcić w system ogólnosiwiatowy, wprowadzając jedynie niewielkie korekty, ponieważ na potrzeby systemu wykorzystuje się dokumenty wymagane na skalę międzynarodową oraz istniejące struktury, takie jak organy władzy państwa bandery i państwa portu oraz instytucje klasyfikacyjne.

Aby ułatwić wdrożenie proponowanego systemu MRW, trzeba zapewnić bardziej szczegółowe zasady weryfikacji i akredytowania weryfikatorów. Ponadto należy zweryfikować opis czterech metod monitorowania oraz określić inne informacje istotnych dla klimatu, takich jak wskaźniki efektywności przedstawione w załączniku I i II do wnioskowanego rozporządzenia, opierając się przy tym na dowodach naukowych i opracowując normy międzynarodowe. W tym celu Komisję należy upoważnić do przyjęcia odpowiednich aktów delegowanych.

Dla uproszczenia procesu sporządzania planów monitorowania oraz raportowania i weryfikacji emisji i innych informacji istotnych dla klimatu należy korzystać z szablonów elektronicznych. Szablony takie powinna zapewnić i przyjąć Komisja, na podstawie aktów wykonawczych.

Poniższy wykres obrazuje kolejne etapy procesu MRW.





### 3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

#### *Podstawa prawna*

Podstawę prawną niniejszego wniosku ustawodawczego stanowi art. 192 ust. 1 TFUE. Wniosek jest ukierunkowany na realizację uzasadnionego celu, podlegającego zakresowi art. 191 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a mianowicie na przeciwdziałanie zmianie klimatu. Celem wniosku ustawodawczego jest zapewnienie monitorowania i raportowania emisji gazów cieplarnianych przez statki, a zatem również zwiększenia dostępności informacji na potrzeby formułowania polityki i podejmowania decyzji w kontekście zobowiązań Unii Europejskiej związanych ze zmianą klimatu oraz zapewnienia bodźców do działań na rzecz łagodzenia jej skutków. Celu tego nie można osiągnąć, stosując środki mniej restrykcyjne niż wniosek ustawodawczy.

#### *Zasada pomocniczości*

Aby działanie Unii było uzasadnione, konieczne jest przestrzeganie zasady pomocniczości.

##### (a) Transnarodowy charakter problemu (test konieczności)

Transnarodowy charakter zmian klimatu oraz transportu morskiego to ważne czynniki warunkujące konieczność podjęcia działań na poziomie Unii Europejskiej. Same działania krajowe nie wystarczyłyby do osiągnięcia celów określonych w białej księdze w sprawie transportu. Dlatego Unia musi utworzyć ramy pozwalające sprostać wymogom międzynarodowym i unijnym, zapewniające zharmonizowane monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

##### (b) Test efektywności (wartość dodana)

Ze względu na skuteczność, podjęcie działań na poziomie Unii przyniosłoby wyraźniejsze korzyści w porównaniu z działaniami na poziomie państw członkowskich. Ponieważ nadrzędne zobowiązania w zakresie zmian klimatu podejmowane są na poziomie Unii, włączając w to cel ustanowiony w białej księdze w sprawie transportu, jakim jest redukcja emisji z transportu morskiego do 2050 r., bardziej efektywne jest również opracowanie na tym samym poziomie koniecznych zasad w odniesieniu do systemu MRW. Ponadto omawiane ramy prawne zapewnią skuteczność poprzez zastosowanie zharmonizowanego systemu MRW w stosunku do statków przemieszczających się między portami różnych państw członkowskich, stanowiących 90 % wszystkich statków zawijających do portów w państwach członkowskich UE. Działania na poziomie UE pozwolą też uniknąć zakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym za sprawą takich samych ograniczeń w stosunku do wszystkich statków zawijających do portów UE.

#### *Zasada proporcjonalności*

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu w zakresie gromadzenia wiarygodnych danych o emisjach gazów cieplarnianych przez statki. Ponadto przewidziana we wnioskowanym rozporządzeniu metoda stosowania systemu MRW opiera się na informacjach, które na chwilę obecną są dostępne na pokładach statków. Nie będzie wymagany żaden dodatkowy sprzęt.

Wnioskowany środek jest również proporcjonalny z tego względu, że koncentruje się na emisjach CO<sub>2</sub>, które stanowią około 98 % emisji gazów cieplarnianych z sektora żeglugi morskiej, i dlatego, że jest ukierunkowany na duże statki o pojemności powyżej 5 000 ton brutto (GT). W ten sposób wyklucza się prawie połowę z 19 000 statków o pojemności

powyżej 300 GT, które zawinęły do portów UE w 2010 r.<sup>14</sup>, nadal jednak uwzględniając około 90 % łącznych emisji powodowanych przez statki.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Jak określono w ocenie skutków finansowych załączonej do niniejszego rozporządzenia, rozporządzenie to będzie wdrażane z wykorzystaniem obecnego budżetu i nie będzie mieć wpływu na wieloletnie ramy finansowe. Planuje się ograniczone koszty rozwiązań informatycznych mających na celu konieczne dostosowanie istniejącego narzędzia, za którego hosting i obsługę odpowiada EMSA, w kwocie około 0,5 mln EUR. Zaangażowanie EMSA zależy od odpowiedniego dodatkowego zadania agencji, które ma zostać aktywowane i zatwierdzone przez zarząd EMSA.

#### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

##### *Klauzula przeglądu/rewizji*

Wniosek zawiera przepis umożliwiający Komisji poddanie niniejszego rozporządzenia przeglądowi w kontekście przyszłych zmian na arenie międzynarodowej, zwłaszcza w przypadku wprowadzenia globalnego systemu MRW za pośrednictwem IMO. W takiej sytuacji trzeba będzie dokonać przeglądu wnioskowanego rozporządzenia, dostosowując w miarę potrzeb przepisy w sprawie systemu MRW do systemu międzynarodowego.

---

<sup>14</sup> IHS Fairplay, 2011 r.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>15</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>16</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pakiet klimatyczno-energetyczny<sup>17</sup>, 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, 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”.
- (2) W lipcu 2011 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła środki operacyjne i techniczne, w szczególności wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej dla nowych statków oraz plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (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

---

<sup>15</sup> Dz.U. C z ..., s. .

<sup>16</sup> Dz.U. C z ..., s. .

<sup>17</sup> Decyzja nr 406/2009/WE i dyrektywa 2009/29/WE.

realizacji celu na skalę światową, jakim jest ograniczenie wzrostu temperatury na świecie do 2°C.

- (3) Według danych IMO szczególne zużycie energii oraz emisje CO<sub>2</sub> ze statków można zmniejszyć nawet o 75 %, stosując środki operacyjne i wdrażając istniejące technologie; znaczną część tych środków można uznać za opłacalną, ponieważ mniejsze koszty paliwa zapewniają zwrot kosztów operacyjnych czy kosztów inwestycji.
- (4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest utworzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji CO<sub>2</sub> w oparciu o zużycie paliwa przez statki, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.
- (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 płać 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 CO<sub>2</sub> z transportu morskiego i ustalając ceny uprawnień do tych emisji 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.
- (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 na poziomie UE, jak i w wymiarze 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.
- (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<sub>2</sub> w portach w Unii Europejskiej, również podczas postoju statków czy ich przemieszczania się w obrębie portu, zwłaszcza z uwagi na dostępność szczególnych środków w celu redukcji takich emisji czy ich uniknięcia. Przepisy te należy stosować w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają.

- (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, ponieważ dane dotyczące sprzedaży paliwa nie pozwalają odpowiednio i dokładnie oszacować zużycia paliwa w tym zakresie z uwagi na dużą pojemność zbiorników w statkach.
- (11) Unijny system MRW powinien również obejmować ważne informacje dotyczące klimatu, pozwalające określić efektywność energetyczną statków lub dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące powstawanie emisji. Zakres ten dostosowuje również unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również przyczynia się do zniesienia barier handlowych związanych z brakiem informacji.
- (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 5000 ton brutto (GT). Statki o pojemności powyżej 5000 GT stanowią około 55 % statków zawijających do portów Unii Europejskiej oraz mają około 90 % udziały 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 CO<sub>2</sub>, który jak dotąd jest najbardziej znaczącym gazem cieplarnianym emitowanym przez transport morski, mającym nawet 98 % udział w łącznych emisjach gazów cieplarnianych w danym sektorze.
- (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.
- (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.
- (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 z dnia 17 września 2012 r. w sprawie Eurostatu<sup>18</sup>.
- (18) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić, aby raporty były sporządzane w sposób prawidłowy i zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. 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 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93<sup>19</sup>.
- (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.
- (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

---

<sup>18</sup> Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

<sup>19</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

ustanowione w zastosowaniu dyrektywy 2009/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery<sup>20</sup> i dyrektywy 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu<sup>21</sup>, 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 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<sup>22</sup> w celu ustanowienia wymogów dotyczących monitorowania i raportowania emisji CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (26) Aby zapewnić jednolite warunki stosowania automatycznych systemów i standardowych szablonów elektronicznych na potrzeby spójnych raportów emisji i innych 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 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym

---

<sup>20</sup> Dz.U. L131 z 28.5.2009 s. 132.

<sup>21</sup> Dz.U. L131 z 28.5.2009, s. 57.

<sup>22</sup> Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13-40.

przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>23</sup>.

- (27) Cel zamierzonego działania, czyli monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji CO<sub>2</sub> ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji, 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.
- (28) Przepisy ustanawiające system MRW powinny być zgodne z przepisami dyrektywy 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<sup>24</sup> oraz z rozporządzeniem (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<sup>25</sup>.
- (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<sub>2</sub>) i innych informacji istotnych dla klimatu ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

#### *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

<sup>23</sup> Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

<sup>24</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

<sup>25</sup> Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.



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.

### *Artykuł 3*

#### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- (a) „emisje” oznaczają uwalnianie CO<sub>2</sub> 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;
- (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 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>26</sup> oraz niniejszego rozporządzenia;
- (f) „weryfikacja” oznacza działania prowadzone przez weryfikatora w celu oceny zgodności dokumentów przekazywanych przez przedsiębiorstwo z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- (g) „inne informacje istotne dla klimatu” to informacje dotyczące zużycia paliwa, prac transportowych oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;
- (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

---

<sup>26</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

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;
- (k) „tony CO<sub>2</sub>” oznaczają tony metryczne CO<sub>2</sub>;
- (l) „okres sprawozdawczy” oznacza rok kalendarzowy, w którym obowiązkowe jest prowadzenie monitorowania i raportowania emisji.

## 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 jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do każdego rejsu statku zawijającego do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wypływającego z takiego portu, zgodnie z przepisami ust. 2–6.
2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do wszystkich emisji z procesów spalania paliw. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.
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.

###### *Artykuł 5*

##### Metody monitorowania i raportowania emisji w transporcie morskim

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.

## 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 informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku w pojemności powyżej 5 000 GT.
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 oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;
  - (b) nazwę przedsiębiorstwa, adres, numer telefonu, numer faksu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;
  - (c) wyszczególnienie źródeł emisji na pokładzie statku, takich jak silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego oraz rodzaje stosowanego paliwa;
  - (d) opis procedur, systemów i obowiązków na potrzeby uaktualniania wykazu źródeł emisji w monitorowanym roku w celu zapewnienia pełnego monitorowania i kompletnych raportów emisji danego statku;
  - (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;
    - (iii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem przybycia;
  - (i) opis metody do określania danych zastępujących w celu wyeliminowania luk w danych;
  - (j) datę ostatniej zmiany planu monitorowania.
4. Przedsiębiorstwa zobowiązane są korzystać ze standardowych szablonów planów monitorowania. Przepisy techniczne ustanawiające 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.

#### *Artykuł 7*

#### **Zmiany planu monitorowania**

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

Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:

- (a) w przypadku zmiany własności statku;
- (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**

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.

### *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;
- (c) emitowany CO<sub>2</sub>;
- (d) pokonaną odległość;
- (e) czas spędzony na morzu;
- (f) przewożony ładunek;
- (g) prace transportowe.

### *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 CO<sub>2</sub>;
- (c) sumę emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;
- (d) sumę emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- (e) sumę emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
- (f) emisje CO<sub>2</sub> podczas postoju statku w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;
- (g) całkowitą pokonaną odległość;
- (h) łączny czas spędzony na morzu;
- (i) prace transportowe ogółem;
- (j) średnią efektywność energetyczną.

## **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,
    - (ii) numer identyfikacyjny IMO,
    - (iii) port rejestracji lub port macierzysty statku,
    - (iv) efektywność techniczną statku [wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub szacowaną wartość indeksu (EIV) zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 (63), w stosownych przypadkach],
    - (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;
- (b) informacje dotyczące stosowanej metody monitorowania i poziomu niepewności;
  - (c) wyniki rocznego monitorowania parametrów zgodnie z art. 10.

#### *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 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 informacje istotne dla klimatu są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.
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.
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.

#### *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 odchyłeń weryfikator przeprowadza dalsze analizy.

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

#### *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.

#### *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 odstraszające. 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.

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, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (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.

#### *Artykuł 21*

#### **Publikacja informacji**

1. Co roku do dnia 30 czerwca Komisja udostępnia do wiadomości publicznej 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.
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);
  - (b) tożsamość właściciela statku (jego nazwę i adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej);
  - (c) efektywność techniczną statku [wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub szacowaną wartość indeksu (EIV), w stosownych przypadkach];
  - (d) roczny poziom emisji CO<sub>2</sub>;
  - (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;

- (h) średni roczny czas spędzony na morzu w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;
  - (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 informacji istotnych dla klimatu.
  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<sup>27</sup>.

## 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.
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.

## ROZDZIAŁ VI

### UPRAWNIENIA PRZEKAZANE ORAZ WYKONAWCZE I POSTANOWIENIA KOŃCOWE

#### *Artykuł 23*

##### **Przekazanie uprawnień**

Komisji przyznaje się uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, mających na celu uzupełnienie i zmianę przepisów załączników I i II w celu uwzględnienia aktualnych dostępnych dowodów naukowych, ważnych danych dostępnych na pokładach statków oraz istotnych przepisów międzynarodowych i standardów uznanych na skalę światową, w celu określenia najdokładniejszych i efektywnych metod monitorowania emisji oraz zwiększenia

<sup>27</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

stopnia dokładności wymaganych informacji dotyczących monitorowania i raportowania emisji, z zastrzeżeniem warunków ustanowionych w art. 24 w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne.

#### *Artykuł 24*

##### **Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Komisji przyznaje się uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych określonych w art. 15, 16 i 23 na okres 5 lat, począwszy od dnia 1 lipca 2015 r.
2. Parlament Europejski lub Rada mogą w każdej chwili cofnąć decyzję o przekazaniu uprawnień określonych w art. 23. Decyzja o cofnięciu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Decyzja staje się 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.
3. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.
4. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 23 wchodzi w życie tylko pod warunkiem, że w okresie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu, lub pod warunkiem, że przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Okres ten podlega przedłużeniu o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### *Artykuł 25*

##### **Akty wykonawcze**

1. Komisję wspiera komitet ustanowiony na podstawie art. 8 decyzji 93/389/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
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 525/2013<sup>28</sup>, dodaje się lit h) w brzmieniu:  
„h) monitorowanie i raportowanie emisji gazów cieplarnianych ze statków morskich zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX”.
2. Dodaje się art. 21a w brzmieniu:

#### *„Artykuł 21a*

##### **Raportowanie emisji z transportu morskiego**

---

<sup>28</sup> Dz.U. L 165 z 18.6.2013 s.13-40.

- (1) Państwa członkowskie zgłaszają Komisji do dnia 15 stycznia każdego roku („rok X”) emisje CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w odniesieniu do roku X-2 zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX.
- (2) Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z [art. 25 niniejszego rozporządzenia] w celu określenia wymogów w zakresie monitorowania i raportowania emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX, 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 CO<sub>2</sub> z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą określoną w (art. 26 ust. 2)”.
  3. W art. 25 ust. 2, 3 i 5 dodaje się następujące odniesienie:  
„21a”.

#### *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 Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

## 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 w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>29</sup>.

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.

##### **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.

---

<sup>29</sup> Dz.U. L 181 z 12.7.2012, s. 30-104.

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.

Podejścia 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).

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.

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.

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 CO<sub>2</sub> dotyczą w tym przypadku CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> oraz współczynnika emisji stosowanego dla odpowiednich paliw.

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

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

## **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.

Prace transportowe określa się, mnożąc pokonaną odległość przez wielkość przewożonego ładunku.

#### **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 wskaźników, zużycia paliwa na pokonaną odległość, zużycia paliwa na prace transportowe, emisji CO<sub>2</sub> na pokonaną odległość oraz emisji CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> na pokonaną odległość = całkowite emisje CO<sub>2</sub> w skali roku / łączna pokonana odległość

emisje CO<sub>2</sub> na prace transportowe = całkowite emisje CO<sub>2</sub> w skali roku / prace transportowe ogółem

## **OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI**

### **1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY**

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cele
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy
- 1.7. Przewidywane tryby zarządzania

### **2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA**

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

### **3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY**

- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i pozycje wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
  - 3.2.1. *Synteza szacunkowego wpływu na wydatki*
  - 3.2.2. *Szacunkowy wpływ na środki operacyjne*
  - 3.2.3. *Szacunkowy wpływ na środki administracyjne*
  - 3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
  - 3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

# OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

## 1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

### 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego.

### 1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa<sup>30</sup>

Dziedzina polityki 34 = „Działania w dziedzinie klimatu”

### 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

Wniosek/inicjatywa dotyczy nowego działania

Wniosek/inicjatywa dotyczy nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego<sup>31</sup>

Wniosek/inicjatywa wiąże się z przedłużeniem bieżącego działania

Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

### 1.4. Cele

#### 1.4.1. Wieloletnie cele strategiczne Komisji wskazane we wniosku/inicjatywie

Redukcja emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20 % w porównaniu z rokiem 1990, a w odpowiednich warunkach o 30 %; zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w zużyciu energii końcowej do 20 %; oraz zwiększenie efektywności energetycznej o 20 %.

#### 1.4.2. Cele szczegółowe i działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

##### Cel szczegółowy nr 1

Wkład, za sprawą działań w dziedzinie klimatu na poziomie UE, w realizację długoterminowego celu polegającego na ustabilizowaniu stężenia gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiega niebezpiecznym wpływom antropogenicznym na system klimatyczny.

##### Działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Kod ABB 34 02: Działania w dziedzinie klimatu na poziomie UE i międzynarodowym

##### Cel szczegółowy nr 2

Realizacja ambitnej polityki w dziedzinie klimatu na poziomie międzynarodowym, ukierunkowanej na realizację długoterminowego celu polegającego na ustabilizowaniu stężenia gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiega niebezpiecznym wpływom antropogenicznym na system klimatyczny.

<sup>30</sup> ABM: activity based management: zarządzanie kosztami działań - ABB: activity based budgeting: budżet zadaniowy.

<sup>31</sup> O którym mowa w art. 49 ust. 6 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

## Działania ABM/ABB, których dotyczy wnioski/inicjatywa

Kod ABB 34 02: Działania w dziedzinie klimatu na poziomie UE i międzynarodowym

### 1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

*Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.*

Wdrożenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych ze statków dostarczyłoby danych dotyczących tych emisji, które wobec braku odpowiednich wymogów w zakresie sprawozdawczości pozostają aktualnie jedynie w sferze szacunków. Można się spodziewać, że monitorowanie i raportowanie takich emisji oraz wskaźniki dotyczące zużycia paliwa i efektywności energetycznej statków zwiększą w sektorze transportu morskiego świadomość powiązanych kosztów paliw i możliwości udoskonaleń.

Zgodnie z oceną skutków oczekuje się, że redukcja emisji i oszczędność paliwa wyniesie do 2 % w porównaniu ze scenariuszem BAU. Przekłada się to na oszczędność kosztów netto dla danego sektora, która ze względu na niższe rachunki za paliwo w 2030 r. wyniesie do 1,2 mld EUR rocznie.

### 1.4.4. *Wskaźniki wyników i wpływu*

*Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.*

Liczba i odsetek statków monitorujących i raportujących swoje emisje zgodnie z rozporządzeniem w stosunku do liczby statków zawijających do portów UE.

Roczne emisje CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w UE mierzone na pokładzie i w oparciu o zużycie paliwa.

## 1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

### 1.5.1. *Potrzeby, które mają zostać zaspokojone w perspektywie krótko- lub długoterminowej*

Na dzień dzisiejszy dokładny poziom emisji CO<sub>2</sub> i innych gazów cieplarnianych z transportu morskiego w UE jest nieznany z uwagi na brak wymogów monitorowania i raportowania takich emisji. W wyniku oceny skutków i konsultacji z zainteresowanymi stronami ustalono, że rzetelny system monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego to warunek wstępny zastosowania jakiegokolwiek środka rynkowego tak na poziomie UE, jak i w wymiarze ogólnosiwiatowym.

Wprowadzenie w ramach pierwszego etapu systemu MRW zapewni więcej czasu na rozmowy i podjęcie decyzji w sprawie celów redukcji emisji i środków rynkowych ukierunkowanych na minimalny koszt takiego ograniczenia emisji. Ma to szczególne znaczenie dla rozmów na poziomie światowym, prowadzonych w ramach IMO. Ponadto rzetelny system MRW powinien przyczynić się do zniesienia barier rynkowych, zwłaszcza tych związanych z brakiem informacji na temat efektywności energetycznej statków.

W celu uzyskania dalszych wyjaśnień należy zapoznać się z uzasadnieniem wniosku.

### 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej*

Ponieważ nadrzędne zobowiązania w zakresie zmiany klimatu podejmowane są na poziomie Unii, w tym zobowiązanie do osiągnięcia w 2050 r. celu polegającego na

redukcji emisji z sektora transportu morskiego, ustanowionego w białej księdze w sprawie transportu, bardziej efektywne jest także opracowanie na tym poziomie wymaganych przepisów w odniesieniu do systemu MRW. Ponadto przedmiotowe ramy prawne zapewnią skuteczność poprzez zastosowanie zharmonizowanego systemu MRW w stosunku do statków przemieszczających się między portami różnych państw członkowskich, stanowiących 90 % wszystkich statków zawijających do portów w państwach członkowskich UE. Działania na poziomie UE pozwolą także uniknąć zakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym za sprawą takich samych ograniczeń w stosunku do wszystkich statków zawijających do portów UE.

*1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Środki ukierunkowane na redukcję emisji gazu w innych sektorach, w szczególności unijny system handlu uprawnieniami do emisji będący największym takim systemem na świecie, dowodzą konieczności zapewnienia rzetelnych zasad monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji. Celem jest zagwarantowanie jednolitego rozumienia definicji jednej tony CO<sub>2</sub> emitowanego przez instalację lub operatora.

*1.5.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia*

Chociaż we wniosku dotyczącym przepisów w sprawie systemu MRW w odniesieniu do transportu morskiego w pełni uwzględniono szczególne aspekty tego rodzaju transportu, to podstawowe podejście w zakresie monitorowania i raportowania jest porównywalne z systemem MRW stosowanym w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji.

Powinno to umożliwić porównanie dążeń do redukcji emisji w innych sektorach i przez inne rodzaje transportu.

## 1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

Wniosek/inicjatywa o **ograniczonym okresie trwania**

–  Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

–  Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

X Wniosek/inicjatywa o **nieograniczonym okresie trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2016 r. do 2017 r.,

– po którym następuje faza operacyjna do 2018 r.

## 1.7. Planowane tryby zarządzania<sup>32</sup>

X Bezpośrednie zarządzanie scentralizowane przez Komisję

Pośrednie zarządzanie scentralizowane poprzez przekazanie zadań wykonawczych:

–  agencjom wykonawczym

–  organom utworzonym przez Wspólnoty<sup>33</sup>

–  krajowym organom publicznym/organom mającym obowiązek świadczenia usługi publicznej

–  osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej, określonym we właściwym prawnym akcie podstawowym w rozumieniu art. 49 rozporządzenia finansowego

**Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

**Zarządzanie zdecentralizowane** z państwami trzecimi

**Zarządzanie wspólne** z organizacjami międzynarodowymi (*należy wyszczególnić*)

*W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

### Uwagi

Środki wymagane do wdrożenia wnioskowanego systemu MRW wpływające na budżet to wyłącznie środki związane z opracowaniem narzędzi informatycznych, a dokładniej z rozbudowaniem istniejących narzędzi, których używa Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, włącznie z kosztami administracyjnymi. Budżet na ten jednorazowy projekt zapewni Komisja w ramach pozycji w budżecie DG CLIMA 34 02 01.

Ewentualne zaangażowanie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego zależy od uruchomienia jej odpowiedniej funkcji pomocniczej przez zarząd agencji.

Planuje się, że z uwagi na wysoce zautomatyzowany charakter danego narzędzia, jego obsługą zajęliby się w późniejszym terminie pracownicy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego.

<sup>32</sup> Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>33</sup> O których mowa w art. 185 rozporządzenia finansowego.

## 2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

### 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Komisja będzie regularnie spotykała się z konsultantami pracującymi nad stworzeniem koniecznego narzędzia informatycznego (nad rozbudową istniejącego systemu THETIS, którego obsługą zajmuje się Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego) w celu monitorowania postępu prac.

### 2.2. System zarządzania i kontroli

#### 2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Wniosek nie skutkuje żadnym zagrożeniem dla budżetu, które wymagałoby środków wychodzących poza ramy regularnej kontroli budżetowej UE.

#### 2.2.2. Przewidywane metody kontroli

Nie wymaga się żadnych szczególnych metod kontroli i stosuje się mechanizmy standardowe, w miarę potrzeb.

#### 2.2.3. Koszty i korzyści wynikające z kontroli oraz prawdopodobny wskaźnik niezgodności

Nie przewiduje się, aby przewidywane standardowe mechanizmy mogły skutkować dodatkowymi kosztami. Nie przewiduje się też żadnych niezgodności przy zastosowaniu takich standardowych kontroli.

### 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

*Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony.*

Nie ma potrzeby stosowania szczególnych środków. Stosuje się zwykłe ramy dla umów i zamówień publicznych.

## 3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

### 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i pozycje wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące pozycje w budżecie

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [treść.....]	Zróżnicowane /niezróżnicowane (34)	państw EFTA <sup>35</sup>	krajów kandydujących <sup>36</sup>	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego

<sup>34</sup> Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

<sup>35</sup> EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

<sup>36</sup> Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.



2	34 02 01 [Redukcja emisji gazów cieplarnianych w UE]	Zróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE
---	--	--------------	-----	-----	-----	-----

- Nowe pozycje w budżecie, o których utworzenie się wnioskuje

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [treść.....]	Zróżnicowane /niezróżnicowane	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE

### 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

[Niniejszą część należy uzupełnić przy użyciu arkusza kalkulacyjnego dotyczącego danych budżetowych o charakterze administracyjnym (drugi dokument w załączniku do niniejszej oceny skutków finansowych) i przesłać do CISNET w celu konsultacji między służbami.

#### 3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych:	2	Ochrona i gospodarowanie zasobami naturalnymi
-------------------------------------	---	---

Dyrekcja Generalna: CLIMA			2016 r.	2017 r.	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓLEM
• Środki operacyjne										
34 02 01	Środki na zobowiązania	(1)	0,500							0,500
	Środki na płatności	(2)	0,200	0,300						0,500
Numer pozycji w budżecie	Środki na zobowiązania	(1a)								
	Środki na płatności	(2a)								
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne <sup>37</sup>										
Numer pozycji w budżecie		(3)								

<sup>37</sup> Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

OGÓLEM środki dla Dyrekcji Generalnej	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	0,500							0,500
	Środki na płatności	=2+2a +3	0,200	0,300						0,500

• OGÓLEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,500							0,500
	Środki na płatności	(5)	0,200	0,300						0,500
• OGÓLEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)								
<b>OGÓLEM środki na DZIAŁ 2</b> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+ 6	0,500							0,500
	Środki na płatności	=5+ 6	0,200	0,300						0,500

**Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu:**

• OGÓLEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)								
	Środki na płatności	(5)								
• OGÓLEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)								
<b>OGÓLEM środki na DZIAŁY 1 do 4</b> wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+ 6								
	Środki na płatności	=5+ 6								

<b>Dział wieloletnich ram finansowych framework</b>	<b>5</b>	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓLEM
DG: <.....>									
• Zasoby ludzkie									
• Pozostałe wydatki administracyjne									
<b>OGÓLEM Dyrekcja Generalna</b> <.....>	Środki								

<b>OGÓLEM środki na DZIAŁ 5</b> wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		2016 r.	2017 r.	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓLEM
<b>OGÓLEM środki na DZIAŁY 1 do 5</b> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,500							
	Środki na płatności	0,200	0,300						

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)										OGÓLEM			
	PRODUKTY																			
	Rodzaj <sup>38</sup>	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt całkowity	Total cost
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 <sup>39</sup>																				
- Produkt																				
- Produkt																				
- Produkt																				
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																				
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																				
- Produkt																				
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																				

<sup>38</sup> Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

<sup>39</sup> Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2 „Cele szczegółowe ...”

KOSZT OGÓLEM																	
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

#### 3.2.3.1. Streszczenie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N <sup>40</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓLE M
--	---------------------	---------	---------	---------	---	---------

<b>DZIAŁ 5</b> wieloletnich ram finansowych							
Zasoby ludzkie							
Pozostałe wydatki administracyjne							
<b>DZIAŁ 5</b> wieloletnich ram finansowych – suma cząstkowa							

Poza <b>DZIAŁEM 5</b> <sup>41</sup> wieloletnich ram finansowych							
Zasoby ludzkie							
Pozostałe wydatki administracyjne							
Poza <b>DZIAŁEM 5</b> wieloletnich ram finansowych – suma cząstkowa							

<b>OGÓLEM</b>							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Potrzeby w zakresie środków administracyjnych zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

<sup>40</sup> Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

<sup>41</sup> Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie prowadzenia w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

### 3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

*Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy*

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
<b>Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b>							
XX 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
<b>• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy)<sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, INT, END z globalnej koperty finansowej)							
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL i END w delegaturach)							
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	- w centrali						
	- w delegaturach						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - bezpośrednie badania naukowe)							
Inna pozycja w budżecie (określić)							
<b>OGÓLEM</b>							

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy	
------------------------	--

<sup>42</sup> AC= pracownik kontraktowy; LA = członek personelu miejscowego; END= oddelegowany ekspert krajowy; INT= pracownik tymczasowy; JED= młodszy oddelegowany ekspert.

<sup>43</sup> ABM: Activity Based Management: zarządzanie kosztami działań - ABB: Activity Based Budgeting: budżet zadaniowy.



zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*

- Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając pozycje w budżecie, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

[...]

- Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych.<sup>44</sup>

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając pozycje w budżecie, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

[...]

3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich.
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

Środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem								

<sup>44</sup> Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

### 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
  - wpływ na zasoby własne
  - wpływ na dochody różne

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie dotycząca dochodów:	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy <sup>45</sup>				Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	
Artykuł .....						

W przypadku wpływu na dochody różne należy wskazać pozycje wydatków w budżecie, które ten wpływ obejmie.

[...]

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

[...]

<sup>45</sup> W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.