

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2016/2071

z dnia 22 września 2016 r.

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w zakresie metod monitorowania emisji dwutlenku węgla oraz przepisów dotyczących monitorowania innych istotnych informacji**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 5 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) 2015/757 ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) oraz innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, znajdujących się w obrębie tych portów lub wypływających z tych portów, w celu przyczyniania się do redukcji emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w sposób efektywny pod względem kosztów.
- (2) W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2015/757 określono metody monitorowania emisji CO<sub>2</sub> w oparciu o zużycie paliwa. W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2015/757 ustanawia się przepisy dotyczące „monitorowania innych istotnych informacji”.
- (3) Zgodnie z częścią A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2015/757 emisje CO<sub>2</sub> należy obliczać poprzez pomnożenie współczynników emisji i zużycia paliwa, które są ustalane na podstawie metod monitorowania A (dokument dostawy paliwa oraz okresowe inwentaryzacje zbiorników paliwa), B (monitorowanie zbiornika z olejem bunkrowym na statku) i C (przepływomierze na potrzeby odnośnych procesów spalania) określonych w części B tego załącznika. W rezolucji IMO<sup>(2)</sup> w sprawie metody obliczania osiągniętego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej dla nowych statków określono zbiór wartości domyślnych dla współczynników emisji w odniesieniu do znormalizowanych paliw stosowanych na statkach. Te wartości domyślne mogą być wykorzystywane do obliczania emisji CO<sub>2</sub> z żeglugi. Stosowanie tych wartości domyślnych przez statki w celu monitorowania i raportowania emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2015/757 zapewni zarówno sprawne podejście regulacyjne, jak i zharmonizowane wdrożenie.
- (4) W metodach monitorowania A, B i C uwzględniono kwestię przeliczania zapasu paliwa (bunkrowanie) lub ilości paliwa pozostającego w zbiornikach z jednostek objętości na jednostki masy, stosując wartości gęstości rzeczywistej paliwa. Zgodnie z częścią B pkt 2 akapit piąty lit. c) załącznika I przedsięwzięcia wykorzystujące metodę monitorowania B mogą określić gęstość rzeczywistą w oparciu o gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw, jeśli dane takie są dostępne.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

<sup>(2)</sup> MEPC 245 (66) 2014.

Rozszerzenie tej możliwości dla przedsiębiorstw stosujących metody monitorowania A i C zapewniłoby zharmonizowane wdrażanie tych trzech metod monitorowania, zgodnie z normą ISO 3675:1998 <sup>(1)</sup>. Rozwiązanie takie w pełni odzwierciedlałoby praktyki branżowe oraz zwiększyłoby porównywalność monitorowania zużycia paliwa przy zastosowaniu trzech przedmiotowych metod.

- (5) Koncepcja „od miejsca zacumowania do miejsca zacumowania” zapewniłaby większą przejrzystość i zharmonizowane podejście do dokładnego miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży. Pozwoliłoby to na dokładniejsze określenie parametrów stosowanych w celu monitorowania czasu spędzonego na morzu i przebytej odległości, jak określono w części A pkt 1 lit. a) i b) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2015/757 oraz odzwierciedlałoby praktyki branżowe.
- (6) Wytyczne IMO dotyczące dobrowolnego stosowania wskaźnika operacyjnej efektywności energetycznej (EEOI) <sup>(2)</sup> i norma CEN – EN 16258 (2012) <sup>(3)</sup> umożliwiają statkom ro-ro monitorowanie i raportowanie przewożonego ładunku na podstawie rzeczywistej masy ładunku. Dodanie tego dodatkowego parametru do parametrów określonych w części A pkt 1 lit. e) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2015/757 w lepszy sposób odzwierciedlałoby praktyki branżowe, a więc ułatwiłoby monitorowanie.
- (7) Zgodnie ze zwyczajową praktyką Komisji dotyczącą konsultacji z ekspertami na etapie przygotowania aktów delegowanych, w ramach Europejskiego forum zrównoważonej żeglugi (ESSF) ustanowiono podgrupę ds. monitorowania MRW w transporcie morskim, w której skład weszli eksperci z państw członkowskich, przemysłu i społeczeństwa obywatelskiego. Podgrupa ta zidentyfikowała szereg międzynarodowych i europejskich norm oraz przepisów międzynarodowych, jak również zmian wynikających z postępu naukowo-technicznego, i zaleciła ich objęcie niniejszym rozporządzeniem. Projekt zaleceń podgrupy dotyczących wspomnianych aspektów został zatwierdzony na posiedzeniu plenarnym ESSF w dniu 28 czerwca 2016 r.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić załączniki I i II do rozporządzenia (UE) 2015/757,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) 2015/757 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 września 2016 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

<sup>(1)</sup> ISO 3675:1998 Ropa naftowa i ciekłe przetwory naftowe – Laboratoryjne oznaczanie gęstości – Metoda z areometrem.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684 Wytyczne IMO dotyczące dobrowolnego stosowania wskaźnika operacyjnej efektywności energetycznej.

<sup>(3)</sup> Metodologia obliczania i deklaracja zużycia energii i emisji GHG w usługach transportowych (ładunku i pasażerów).

## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) 2015/757 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) część A otrzymuje brzmienie:

„A. OBLICZANIE EMISJI CO<sub>2</sub> (ART. 9)

Do celów obliczania emisji CO<sub>2</sub> przedsiębiorstwa stosują następujący wzór:

zużycie paliwa × współczynnik emisji

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

Zużycie paliwa podczas cumowania w portach oblicza się oddzielnie.

Stosuje się następujące wartości domyślne dla współczynników emisji w odniesieniu do paliw stosowanych na statkach:

Rodzaj paliwa	Odniesienie	Współczynnik emisji (t-CO <sub>2</sub> /t-paliwo)
1. olej napędowy/olej gazowy	ISO 8217 klasy od DMX do DMB	3,206
2. lekki olej opałowy (LFO)	ISO 8217 klasy od RMA do RMD	3,151
3. ciężki olej opałowy (HFO)	ISO 8217 klasy od RME do RMK	3,114
4. gaz płynny (LPG)	propan	3,000
	butan	3,030
5. skroplony gaz ziemny (LNG)		2,750
6. metanol		1,375
7. etanol		1,913

Stosuje się odpowiednie współczynniki emisji w odniesieniu do biopaliw, alternatywnych paliw niekopalnych i innych paliw, dla których nie określono wartości domyślnych.”;

b) w części B wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 1 akapit piąty lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) gęstość zmierzona przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub w dokumencie dostawy paliwa;”;

(ii) w pkt 1 akapit piąty dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) gęstość zmierzona w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.”;

(iii) pkt 3 akapit czwarty lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) gęstość zmierzona przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub w dokumencie dostawy paliwa;”;

(iv) w pkt 3 akapit czwarty dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) gęstość zmierzona w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw – jeżeli jest ona dostępna.”;

2) w części A pkt 1 załącznika II wprowadza się następujące zmiany:

(a) lit. a) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„datę i godzinę opuszczenia miejsca zacumowania i przybycia do miejsca zacumowania określa się według czasu uniwersalnego (Greenwich Mean Time)(GMT/UTC);”;

(b) lit. b) ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Przebytą odległość określa się od miejsca zacumowania w porcie wyjścia do miejsca zacumowania w porcie przybycia i wyraża się w milach morskich;”;

(c) lit. e) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„w przypadku statków ro-ro przewożony ładunek określa się jako masę ładunku na pokładzie, określoną jako rzeczywista masa lub liczba jednostek ładunku (pojazdów ciężarowych, samochodów itd.) lub wyrażoną długością, w metrach, zajmowanego miejsca na pasie pomnożoną przez domyślne wartości wagowe.”.

---