

Bruksela, 2 czerwca 2022 r.
(OR. fr, en)

9810/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0210(COD)

TRANS 349
MAR 125
ENV 533
ENER 245
IND 212
COMPET 436
ECO 50
RECH 330
CODEC 834

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	9278/22 + COR 1
Nr dok. Kom.:	10327/21 INIT+ ADD 1-3
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniające dyrektywę 2009/16/WE – Podejście ogólne

Delegacje otrzymują w załączeniu, tytułem informacji, tekst wyżej wymienionego wniosku, co do którego Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu w dniu 2 czerwca 2022 r.

2021/0210 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE)/...

z dnia...

**w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz
zmieniające dyrektywę 2009/16/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- 1) Udział transportu morskiego stanowi około 75 % handlu zewnętrznego UE oraz 31 % handlu wewnętrznego UE pod względem wielkości. Jednocześnie ruch statków w portach Europejskiego Obszaru Gospodarczego odpowiada za ok. 11 % wszystkich emisji CO₂ z transportu w UE i 3–4 % wszystkich emisji CO₂ w UE. Co roku w portach państw członkowskich wchodzi na pokład lub z niego schodzi 400 milionów pasażerów, z czego około 14 milionów to pasażerowie statków wycieczkowych. Transport morski stanowi zatem istotny element europejskiego systemu transportowego i odgrywa kluczową rolę w gospodarce europejskiej. Na rynku transportu morskiego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi w Unii i poza nią, dla której niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i dobrobyt rynku transportu morskiego i jego podmiotów gospodarczych uzależnione są od jasnych i zharmonizowanych ram politycznych, w obrębie których operatorzy transportu morskiego, porty i inne podmioty sektora mogą działać w oparciu o politykę równych szans. Zakłócenia na rynku mogą postawić operatorów statków lub porty w niekorzystnej sytuacji w stosunku do konkurentów z sektora transportu morskiego lub z innych sektorów transportu. To z kolei może spowodować utratę konkurencyjności branży transportu morskiego oraz utratę łączności dla obywateli i przedsiębiorstw.
- 2) Aby podkreślić zobowiązanie Unii w zakresie klimatu podjęte w ramach porozumienia paryskiego przyjętego na mocy Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu³ („porozumienie paryskie”), rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. ustanawiające ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej („europejskie prawo o klimacie”)⁴ ma na celu ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. i stawia Unię na drodze do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Ponadto potrzebne są różne uzupełniające instrumenty polityki, aby zachęcać do stosowania – w tym w sektorze transportu morskiego – paliw odnawialnych i niskoemisyjnych produkowanych w sposób zrównoważony. Niezbędna technologia musi zostać opracowana i wdrożona do 2030 r., aby umożliwić przygotowanie się na znacznie szybsze zmiany po tym terminie.

³ Dz.U. L 282 z 19.10. 2016 r., s. 4.

⁴ Dz.U. L 243 z 9.7.2021.

- 3) W kontekście przechodzenia na paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz zastępcze źródła energii niezbędne jest zapewnienie właściwego funkcjonowania i uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego w odniesieniu do paliw żeglugowych, które stanowią znaczną część kosztów ponoszonych przez operatorów statków. Różnice w wymogach w zakresie paliwa w poszczególnych państwach członkowskich mogą mieć znaczący wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków i negatywnie wpływać na konkurencję na rynku. Ze względu na międzynarodowy charakter żeglugi operatorzy statków mogą z łatwością bunkrować w krajach trzecich i przewozić duże ilości paliwa. Może to prowadzić do ucieczki emisji gazów cieplarnianych i mieć szkodliwy wpływ na konkurencyjność sektora, jeżeli dostępności paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w portach morskich podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego nie będą towarzyszyć wymogi dotyczące ich stosowania, mające zastosowanie do wszystkich operatorów statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno określać środki zapewniające udział paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w rynku paliw żeglugowych w warunkach uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego.
- 4) Aby wywrzeć wpływ na całą działalność sektora transportu morskiego, niniejsze rozporządzenie powinno zatem mieć zastosowanie do połowy energii wykorzystywanej przez odbywający rejsy statek przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowy energii wykorzystywanej przez odbywający rejsy statek wypływający z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywający do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, całości energii zużytej przez odbywający rejsy statek przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz do energii zużytej podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Takie zastosowanie zapewnia skuteczność niniejszego rozporządzenia, w tym poprzez zwiększenie pozytywnego wpływu takich ram na środowisko. Jednocześnie takie ramy ograniczają ryzyko zawinięć do portów, w których dokonuje się omijania przepisów, oraz ryzyko przeniesienia poza Unię działalności polegającej na zmianie trasy. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania ruchu morskiego, uniknięcia zakłóceń na rynku wewnętrznym, a także zapewnienia równych warunków działania wśród operatorów transportu morskiego i dla portów wszystkie podróże do lub z portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, jak również pobyt statków w tych portach, powinny być objęte spójnymi zasadami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu.

- 5) Przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć zastosowanie w sposób niedyskryminujący do wszystkich statków bez względu na banderę, pod którą pływają. Ze względu na spójność z przepisami unijnymi i międzynarodowymi w dziedzinie transportu morskiego niniejsze rozporządzenie powinno skupiać się na statkach o pojemności brutto powyżej 5 000 ton brutto (GT) i nie powinno mieć zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich lub statków do przetwórstwa ryb, drewnianych statków o prostej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny ani do statków rządowych wykorzystywanych do celów niekomercyjnych. Mimo że te ostatnie statki powyżej 5 000 GT stanowią jedynie około 55 % wszystkich statków zawijających do portów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2015/757, są one odpowiedzialne za znaczną większość emisji dwutlenku węgla (CO₂) z sektora morskiego. Komisja powinna regularnie dokonywać ponownej oceny sytuacji, aby ostatecznie rozszerzyć zakres stosowania na statki o pojemności brutto poniżej 5 000 ton.
- (5a) Państwa członkowskie, które nie posiadają portów morskich na swoim terytorium, nie posiadają akredytowanego weryfikatora, żadnych statków pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, i które nie są państwem administrującym w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, nie musiałyby podejmować żadnych działań w zakresie wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, o ile spełnione są te warunki.
- (5b) Biorąc pod uwagę szczególne cechy i ograniczenia najbardziej oddalonych regionów Unii, w szczególności ich oddalenie i wyspiarski charakter, należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie ich dostępności i wydajnej łączności za pośrednictwem transportu morskiego. W związku z tym w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia należy włączyć jedynie połowę energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia znajdującego się w najbardziej oddalonym regionie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub do tego portu. Z tych samych powodów należy zezwolić na tymczasowe zwolnienia w odniesieniu do rejsów między portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym a innym portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym, a także w odniesieniu do energii zużytej podczas pobytu w porcie zawinięcia odpowiednich regionów najbardziej oddalonych.
- (5c) Aby uwzględnić szczególną sytuację regionów wyspiarskich, jak podkreślono w art. 174 Traktatu, oraz potrzebę zachowania łączności między wyspami i regionami peryferyjnymi a centralnymi regionami Unii, należy zezwolić na tymczasowe zwolnienia w odniesieniu do rejsów statków pasażerskich innych niż wycieczkowe statki pasażerskie między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji tego samego państwa znajdującym się na wyspie, na której na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób.

- (5d) Zobowiązania do świadczenia usług publicznych między Cyprzem a innymi państwami członkowskimi powinny zostać tymczasowo wyłączone. W istocie połączenia morskie między Cyprzem a Europą kontynentalną nie istnieją od ponad dwudziestu lat. Bieżące wysiłki na rzecz ustanowienia takiego połączenia w ramach zobowiązań do świadczenia usług publicznych mają na celu skuteczne reagowanie na pilną potrzebę świadczenia usługi w interesie ogólnym oraz zapewnienie łączności, a także spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.
- (5e) W związku ze wzrostem kosztów żeglugi dla statków niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia należy zająć się ryzykiem praktyk unikowych i obchodzenia przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do segmentu przewozu kontenerów przy użyciu liniowców. Zawinięcia do portów położonych w pobliżu Unii w celu ograniczenia kosztów zgodności z niniejszym rozporządzeniem nie tylko zmniejszyłyby oczekiwane korzyści dla środowiska i znacznie podważyłyby cele niniejszego rozporządzenia, ale również mogłyby prowadzić do dodatkowych emisji ze względu na dodatkową odległość pokonywaną w celu uniknięcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Należy zatem wyłączyć z pojęcia portu zawinięcia niektóre przystanki w portach nienależących do Unii. Wyłączenie to powinno być ukierunkowane na porty położone w pobliżu Unii, w których ryzyko praktyk unikowych jest największe. Ograniczenie do 300 mil morskich stanowi proporcjonalną reakcję na to ryzyko, równoważąc dodatkowe obciążenie i ryzyko praktyk unikowych. Ponadto wyłączenie z pojęcia portu zawinięcia powinno dotyczyć wyłącznie kontenerowców i portów, których główną działalnością jest przeładunek kontenerów. W przypadku takich operacji ryzyko praktyk unikowych polega również na przeniesieniu wężła portowego do portów poza Unią, co zwiększa skutki praktyk unikowych. Z tego powodu oraz wobec braku na poziomie światowym obowiązkowego systemu IMO dotyczącego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w rejsach międzynarodowych o podobnym poziomie ambicji co wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, przystanków kontenerowców w sąsiednim porcie przeładunku kontenerów nie należy uznawać za przystanki w portach zawinięcia w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia proporcjonalności i równego traktowania tego środka należy uwzględnić środki stosowane w państwach trzecich o skutku równoważnym z niniejszym rozporządzeniem.

- (5f) Żegluga w warunkach lodowych i właściwości techniczne statków o klasie lodowej powodują dla transportu morskiego, zwłaszcza w północnych częściach Morza Bałtyckiego, dodatkowe koszty, które mogą jeszcze bardziej się zwiększyć na podstawie niniejszego rozporządzenia. Te dodatkowe koszty statków o klasie lodowej wynikające z żeglowania w warunkach lodowych i z uwagi na ich właściwości techniczne powinny zatem zostać złagodzone w celu ustanowienia równych warunków działania w stosunku do innych statków. W tym celu przedsiębiorstwom należy tymczasowo zezwolić na stosowanie dostosowanej ilości energii zużywanej na statku w odniesieniu do tych statków o klasie lodowej. Komisja powinna ponownie ocenić potrzebę i metodykę takiego mechanizmu, zwłaszcza w świetle solidności monitorowania danych niezbędnych do zgłaszania odległości i dodatkowej energii potrzebnej do żeglugi w warunkach lodowych, z myślą o ewentualnym przedłużeniu tego środka.
- (5 g) Aby stworzyć jasne i przewidywalne ramy prawne, a tym samym zachęcić do rozwoju rynku i wdrażania najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych o potencjale wzrostu w celu zaspokojenia przyszłych potrzeb, konieczna jest specjalna zachęta dotycząca paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego ze względu na znaczny potencjał takich paliw w zakresie obniżenia emisyjności oraz ze względu na ich szacowane koszty produkcji w perspektywie krótko- i średnioterminowej. W przypadku produkcji z wykorzystaniem energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i dwutlenku węgla wychwytywanego bezpośrednio z powietrza syntetyczne paliwa mogą zapewniać nawet 100-procentowe ograniczenie emisji w porównaniu z paliwami kopalnymi. Okazują się one też znacznie korzystniejsze w porównaniu z innymi rodzajami zrównoważonych paliw, jeżeli chodzi o zasobooszczędność (w szczególności z uwagi na zapotrzebowanie na wodę) procesu produkcji. Ich koszty produkcji są jednak obecnie znacznie wyższe niż cena rynkowa paliwa konwencjonalnego i przewiduje się, że w perspektywie średnioterminowej nie ulegnie to zmianie. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy wprowadzić specjalny i tymczasowy mnożnik wspierający upowszechnianie tej technologii.
- 6) Podmiotem odpowiedzialnym za zapewnienie zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinno być przedsiębiorstwo żeglugowe, określone jako właściciel statku lub jakakolwiek inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub czarter typu bare-boat, która przejęła od właściciela statku odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu wdrożony w Unii rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady

(WE) nr 336/2006⁵. Definicja ta została oparta na definicji „przedsiębiorstwa” zawartej w art. 3 lit. d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757⁶ oraz jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym w 2016 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

- (6a) Chociaż przedsiębiorstwo powinno pozostać odpowiedzialne za wypełnianie obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości wynikających z niniejszego rozporządzenia, a także za uiszczanie kar zaradczych, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”, oraz za promowanie upowszechnienia czystszych paliw, podmiot odpowiedzialny za zakup paliwa lub podejmowanie decyzji operacyjnych, które mają wpływ na intensywność emisji gazów cieplarnianych z energii zużywanej przez statek, mógłby za pomocą umów z przedsiębiorstwem, w przypadku braku zgodności z przepisami, zwrócić przedsiębiorstwu lub w inny sposób zrekompensować mu koszty kar zaradczych wynikających z eksploatacji statku. Przedsiębiorstwo może na podstawie umowy zwrócić się do weryfikatora o obliczenie kwot kar odpowiadających eksploatacji statku przez inny podmiot w okresie sprawozdawczym. Do celów niniejszego rozporządzenia eksploatacja statku oznacza określenie przewożonego ładunku, trasy i prędkości statku.
- 7) Rozwój i wdrażanie nowych paliw oraz rozwiązań w zakresie energii wymaga skoordynowanego podejścia w celu dopasowania podaży, popytu, a także zapewnienia odpowiedniej infrastruktury dystrybucyjnej. Podczas gdy obecne europejskie ramy regulacyjne już częściowo odnoszą się do produkcji paliw w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁷ oraz do dystrybucji paliw w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁸, potrzebne jest również narzędzie, które ustanowi rosnące poziomy popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe.
- 8) Chociaż instrumenty, takie jak ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych lub cele dotyczące intensywności emisji dwutlenku węgla, promują poprawę efektywności energetycznej, nie są odpowiednie, aby w perspektywie krótko- i średnioterminowej doprowadzić do znaczącego przejścia na paliwa odnawialne i niskoemisyjne. Konieczne jest zatem specjalne podejście regulacyjne poświęcone stosowaniu odnawialnych i niskoemisyjnych paliw żeglugowych oraz zastępczych źródeł energii, takich jak wiatr lub energia elektryczna.

⁵ Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1.

⁶ 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 (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2001, s. 82).

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

- 9) Interwencja polityczna mająca na celu stymulowanie popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe powinna być oparta na celach oraz przestrzegać zasadę neutralności technologicznej. Z tego powodu należy ustawić wartości dopuszczalne intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku bez zalecania stosowania jakiegokolwiek konkretnego paliwa lub technologii.
- 10) Należy promować rozwój i wprowadzanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych z wysokim potencjałem w zakresie zrównoważonego rozwoju, charakteryzujących się komercyjną dojrzałością, a także wysokim potencjałem innowacyjności i rozwoju umożliwiającym sprostać przyszłym potrzebom. Będzie to sprzyjać budowaniu innowacyjnego i konkurencyjnego rynku paliw oraz zapewni odpowiednie dostawy zrównoważonych paliw żeglugowych w perspektywie krótko- i długoterminowej w celu wsparcia w osiąganiu ambitnych celów dotyczących obniżenia emisyjności transportu w Unii, a jednocześnie wzmocnienia starań UE na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska. W tym celu zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części A i B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, jak również syntetyczne paliwa żeglugowe powinny się kwalifikować. Kluczowe znaczenie mają w szczególności zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, ponieważ już w perspektywie krótkoterminowej dostępna będzie komercyjnie najdojrzalsza technologia produkcji takich paliw żeglugowych z myślą o obniżeniu emisyjności transportu morskiego.
- 11) Pośrednia zmiana użytkowania gruntów ma miejsce, gdy uprawa roślin z przeznaczeniem na produkcję biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy wypiera tradycyjną produkcję roślin przeznaczonych na żywność lub pasze. Taki dodatkowy popyt zwiększa presję na grunty oraz może prowadzić do rozszerzenia terenów rolniczych na obszary zasobne w pierwiastek węgla, takie jak lasy, tereny podmokłe i torfowiska, powodując dodatkowe emisje gazów cieplarnianych i utratę różnorodności biologicznej. Badania wykazały, że skala tych skutków zależy od szeregu różnych czynników, w tym rodzaju surowca wykorzystywanego do produkcji paliwa, poziomu dodatkowego zapotrzebowania na surowce wynikającego ze stosowania biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy, jak również stopnia ochrony obszarów zasobnych w pierwiastek węgla na całym świecie. Poziom emisji gazów cieplarnianych spowodowanych pośrednią zmianą sposobu użytkowania gruntów nie może zostać jednoznacznie określony z dokładnością wymaganą do ustalenia współczynników emisji wymaganych przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia. Istnieją jednak dowody na to, że wszystkie paliwa produkowane z surowców powodują w różnym stopniu pośrednią zmianę użytkowania gruntów. Oprócz emisji gazów cieplarnianych związanej z pośrednią zmianą użytkowania gruntów, która może częściowo lub w całości zniweczyć ograniczenie emisji gazów cieplarnianych poszczególnych biopaliw, biopłynów lub paliw z biomasy, pośrednia

zmiana użytkowania gruntów stwarza również ryzyko dla różnorodności biologicznej. Ryzyko to jest szczególnie poważne w połączeniu z potencjalnym dużym zwiększeniem produkcji uwarunkowanym znacznym wzrostem popytu. W związku z tym na mocy niniejszego rozporządzenia nie należy promować paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych. Dyrektywa (UE) 2018/2001 już ogranicza i ustanawia pułap udziału takich biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy w realizacji celów dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego i kolejowego ze względu na mniejsze korzyści dla środowiska, gorsze wyniki w zakresie potencjału redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz szersze obawy dotyczące zrównoważonego rozwoju.

- 12) W sektorze morskim występuje obecnie nieznaczny poziom zapotrzebowania na biopaliwa, biopłyny i paliwa z biomasy produkowane z roślin spożywczych i pastewnych, ponieważ ponad 99 % obecnie stosowanych paliw żeglugowych jest pochodzenia kopalnego. W związku z tym niekwalifikowalność paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych na podstawie niniejszego rozporządzenia minimalizuje również wszelkie ryzyko spowolnienia dekarbonizacji sektora transportu, które mogłoby w przeciwnym razie wynikać z przejścia biopaliw pochodzenia roślinnego z sektora drogowego do morskiego. Istotne jest, aby zminimalizować takie przejście, gdyż transport drogowy pozostaje obecnie zdecydowanie najbardziej zanieczyszczającym sektorem transportu, a transport morski wykorzystuje obecnie głównie paliwa pochodzenia kopalnego. W związku z tym należy unikać generowania potencjalnie dużego popytu na biopaliwa, biopłyny i paliwa z biomasy produkowane z roślin spożywczych i pastewnych poprzez promowanie ich stosowania na podstawie niniejszego rozporządzenia. Dodatkowe emisje gazów cieplarnianych i utrata różnorodności biologicznej spowodowane stosowaniem wszystkich rodzajów paliw opartych na roślinach spożywczych i pastewnych wymagają zatem uznania, że paliwa te mają takie same współczynniki emisji jak najmniej korzystna ścieżka.
- 13) Długi czas realizacji związany z opracowywaniem i wprowadzaniem nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego wymaga szybkiego działania oraz ustanowienia jasnych i przewidywalnych długoterminowych ram regulacyjnych ułatwiających wszystkim zainteresowanym stronom planowanie i inwestycje. Takie ramy regulacyjne ułatwią opracowywanie oraz wprowadzanie nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego, a także zachęcą zainteresowane strony do inwestycji. Takie ramy regulacyjne powinny również obejmować określenie wartości dopuszczalnych intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku do 2050 r. Te wartości dopuszczalne powinny z czasem stawać się coraz bardziej ambitne, aby odzwierciedlić spodziewany rozwój technologii i zwiększoną produkcję odnawialnych i niskoemisyjnych paliw żeglugowych.

- 14) W niniejszym rozporządzeniu należy ustalić metodykę i wzór, które powinny być stosowane do obliczenia średniej rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku. Wzór ten powinien być oparty na zużyciu paliwa zgłaszanym przez statki i uwzględniać odpowiednie współczynniki emisji tych zużytych paliw. Metodyka powinna także odzwierciedlać stosowanie zastępczych źródeł energii, takich jak wiatr lub energia elektryczna.
- 15) Aby uzyskać pełniejszy obraz efektywności środowiskowej poszczególnych źródeł energii, należy ocenić efektywność paliw w zakresie emisji gazów cieplarnianych na zasadzie „od źródła energii do kilwatera” (ang. well-to-wake, WtW) z uwzględnieniem wpływu produkcji energii, transportu, dystrybucji i wykorzystania na pokładzie. Ma to zachęcić do przyjmowania technologii i ścieżek produkcji, które charakteryzują się mniejszym śladem węglowym i rzeczywistymi korzyściami w porównaniu z istniejącymi paliwami konwencjonalnymi.
- 16) Efektywność WtW odnawialnych i niskoemisyjnych paliw żeglugowych należy określić przy użyciu domyślnych lub rzeczywistych i poświadczonych współczynników emisji obejmujących emisje od źródła energii do zbiornika paliwa (ang. well-to-tank, WtT) i od zbiornika paliwa do kilwatera (ang. tank-to-wake, TtW). Współczynniki emisji WtT i współczynniki emisji CO₂ TtW paliw kopalnych należy jednak określać, stosując wyłącznie domyślne współczynniki emisji określone w niniejszym rozporządzeniu.
- 17) Potrzeba kompleksowego podejścia do wszystkich najważniejszych emisji gazów cieplarnianych (CO₂, CH₄ i N₂O), aby promować stosowanie źródeł energii zostawiających mniejszy ogólny ślad gazów cieplarnianych. W celu odzwierciedlenia współczynnika globalnego ocieplenia wynikającego ze stosowania metanu i podtlenków azotu, dopuszczalną wartość określoną w niniejszym rozporządzeniu należy zatem wyrazić w formie „ekwiwalentu CO₂”.

- 18) Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii oraz alternatywnego napędu, np. wiatrowego lub słonecznego, znacząco zmniejsza intensywność emisji gazów cieplarnianych w związku z całkowitym zużyciem energii przez statek. Trudność w dokładnym pomiarze i określeniu ilościowym tych źródeł energii (zmienność wykorzystania energii, bezpośredni przekaz jako napęd itp.) nie powinna przeszkadzać w ich uznaniu w całkowitym zużyciu energii przez statek w drodze oszacowań ich wkładu w bilans energetyczny statku.
- 19) Zanieczyszczanie powietrza przez statki w portach (tlenki siarki, tlenki azotu oraz cząstki stałe) stanowi poważny problem dla obszarów przybrzeżnych i miast portowych. Dlatego też należy nałożyć specjalne i rygorystyczne obowiązki w celu ograniczenia emisji ze statków zacumowanych przy nabrzeżu, które pobierają energię ze swoich silników.
- 20) Wykorzystanie zasilania energią elektryczną z lądu redukuje zanieczyszczenie powietrza przez statki oraz ogranicza emisje gazów cieplarnianych generowane przez transport morski. W kontekście rosnącego udziału odnawialnych źródeł energii w koszyku energii elektrycznej UE zasilanie energią elektryczną z lądu coraz częściej stanowi sposób zasilania czystą energią dostępny dla statków. Chociaż dyrektywa 2014/94/UE obejmuje jedynie przepis dotyczący zapewnienia punktów przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, popyt na tę technologię, a w konsekwencji i wdrożenie tej technologii, nadal są ograniczone. Należy zatem ustanowić przepisy szczegółowe nakazujące korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu kontenerowcom i statkom pasażerskim, które należą do kategorii statków wytwarzających największą ilość emisji w przeliczeniu na statek, gdy są zacumowane przy nabrzeżu, zgodnie z danymi zgromadzonymi w ramach rozporządzenia (UE) 2015/757 w 2018 r.
- 21) Oprócz zasilania energią elektryczną z lądu inne technologie mogą się wiązać z równoważnymi korzyściami dla środowiska w portach. W przypadku wykazania, że alternatywna technologia jest równoważna korzystaniu z zasilania energią elektryczną z lądu, statek powinien zostać zwolniony z obowiązku korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu.

- 22) Dla statków na kotwiczowisku przetestowano różne projekty i rozwiązania w zakresie zasilania energią elektryczną z lądu, ale obecnie nie ma dostępnego dojrzałego i skalowalnego rozwiązania technicznego. Z tego powodu obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu powinien być ograniczony przede wszystkim do statków zacumowanych przy nabrzeżu. Niemniej jednak Komisja powinna regularnie dokonywać ponownej oceny sytuacji w celu rozszerzenia tego obowiązku na statki na kotwiczowisku, gdy odpowiednie technologie będą wystarczająco rozwinięte. W międzyczasie państwa członkowskie powinny mieć możliwość nałożenia takiego obowiązku na statki na kotwiczowisku, na przykład w portach, które są już wyposażone w taką technologię lub znajdują się na obszarach, na których należy unikać jakiegokolwiek zanieczyszczenia.
- 23) Należy również przewidzieć wyjątki od obowiązku korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu z szeregu obiektywnych powodów, z zastrzeżeniem weryfikacji przez właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub jakiegokolwiek należycie upoważniony podmiot, w stosownych przypadkach po konsultacji z podmiotem zarządzającym portem, ograniczone do nieplanowanych i niesystematycznych zawinięć do portów ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, do krótkich postojów statków zacumowanych przy nabrzeżu trwających krócej niż dwie godziny, ponieważ jest to minimalny czas wymagany do podłączenia, do niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu, do wykorzystania pokładowych źródeł energii w sytuacjach awaryjnych oraz do konserwacji i testów funkcjonalnych.
- 24) Liczba wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu powinna być ograniczona, aby zapewnić niezbędne zachęty do tych inwestycji i uniknąć nieuczciwej konkurencji. W związku z tym, o ile pewne wyjątki powinny być możliwe na przykład w przypadku sporadycznych zmian w harmonogramach zawinięć do portu w ostatniej chwili i zawinięć do portów z niekompatybilnym sprzętem, wyjątki te powinny być ograniczone w portach objętych obowiązkiem oferowania połączeń do zasilania energią elektryczną z lądu w ramach stosowania AFIR⁹. Operatorzy statków powinni zatem dokładnie planować swoje zawinięcia do portów, aby upewnić się, że mogą prowadzić swoją działalność bez zanieczyszczania powietrza i bez emisji gazów cieplarnianych podczas cumowania przy nabrzeżu oraz bez narażania środowiska na obszarach przybrzeżnych i w miastach portowych.

⁹ Dokładny tytuł zostanie dodany później.

- (24b) Biorąc pod uwagę pozytywny wpływ korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu na lokalne zanieczyszczenie powietrza oraz potrzebę zachęcania do rozwoju tej technologii w perspektywie krótkoterminowej, intensywność emisji dwutlenku węgla z produkcji energii elektrycznej dostarczanej podczas cumowania należy liczyć jako zero. Na późniejszym etapie Komisja powinna przewidzieć możliwość uwzględnienia emisji gazów cieplarnianych związanych z energią elektryczną dostarczaną za pośrednictwem zasilania z lądu.
- 25) Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy wprowadzić solidny system monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji w celu śledzenia przestrzegania jego przepisów. Taki system należy stosować w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do wszystkich statków i wymagać weryfikacji przez osobę trzecią w celu zapewnienia dokładności danych przekazywanych w ramach tego systemu. Aby ułatwić osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia, należy, w razie potrzeby, wykorzystać wszelkie dane już zgłoszone do celów rozporządzenia (UE) 2015/757 do weryfikacji zgodności z niniejszym rozporządzeniem w celu ograniczenia obciążenia administracyjnego nałożonego na przedsiębiorstwa, weryfikatorów i właściwe organy.
- 26) Przedsiębiorstwa powinny odpowiadać za monitoring i sprawozdawczość w zakresie ilości i rodzaju energii zużywanej na pokładzie przez statki żeglujące i statki cumujące, jak również innych istotnych informacji, takich jak informacje na temat rodzaju znajdującego się na pokładzie silnika lub obecności technologii wykorzystujących wiatr, w celu wykazania zgodności z wartością dopuszczalną intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku określoną w niniejszym rozporządzeniu. Aby ułatwić wywiązywanie się z tych obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości oraz realizację procesu weryfikacji przez weryfikatorów, podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) 2015/757, przedsiębiorstwa powinny udokumentować przewidywaną metodę monitorowania, a w planie monitorowania przedstawić dalsze szczegóły dotyczące stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Plan monitorowania, a także jego późniejsze zmiany powinien zostać, w stosownych przypadkach, złożony do weryfikatora i przez niego oceniony.

- (26b) W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych należy w miarę możliwości stworzyć unikalny system monitorowania, raportowania i weryfikacji dla przedsiębiorstw żeglugowych w celu wdrożenia europejskich przepisów dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z żeglugi. W tym celu wkrótce po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia Komisja powinna przeanalizować spójność i ewentualne powielanie się przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2015/757 oraz, w stosownych przypadkach, przygotować wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (UE) 2015/757.
- 27) Certyfikacja paliw jest niezbędna do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia i zagwarantowania integralności środowiskowej paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które zgodnie z oczekiwaniami mają zostać wdrożone w sektorze morskim. Taką certyfikację należy prowadzić w drodze przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. W celu ułatwienia certyfikacji i ograniczenia obciążenia administracyjnego certyfikacja biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych zdefiniowanych zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001 powinna się opierać na zasadach ustanowionych w tej dyrektywie. Takie podejście do certyfikacji powinno również dotyczyć paliw bunkrowanych poza Unią, które należy traktować jako paliwa przywożone, w podobny sposób jak w dyrektywie (UE) 2018/2001. Jeżeli przedsiębiorstwa zamierzają odejść od wartości domyślnych przewidzianych we wspomnianej dyrektywie lub w niniejszych nowych ramach, powinno to mieć miejsce wyłącznie w przypadku, gdy wartości można poświadczyć w ramach jednego z dobrowolnych systemów uznanych na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001 (w przypadku wartości WtT) lub za pomocą badań laboratoryjnych lub pomiarów emisji bezpośrednich (w przypadku wartości TtW).
- 28) Działania weryfikacyjne prowadzone są przez weryfikatorów. Aby zapewnić bezstronność, weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008¹⁰. Weryfikatorzy powinni dysponować środkami i personelem współmiernymi do wielkości floty, w odniesieniu do której przeprowadzają działania weryfikacyjne na mocy niniejszego rozporządzenia. Weryfikacja powinna zapewnić dokładność i kompletność monitoringu i sprawozdawczości przedsiębiorstw, a także przestrzeganie niniejszego rozporządzenia.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

- 29) Na podstawie danych i informacji monitorowanych oraz zgłaszanych przez przedsiębiorstwa, weryfikatorzy powinni obliczyć i ustalić średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku oraz saldo statku w odniesieniu do wartości dopuszczalnej, w tym wszelkie przypadki nadwyżki zgodności lub deficytu zgodności, jak również przestrzeganie obowiązku korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu. Weryfikator powinien przekazać te informacje zainteresowanemu przedsiębiorstwu. Jeżeli weryfikatorem jest ten sam podmiot co w przypadku rozporządzenia (UE) 2015/757, takie powiadomienie można sporządzić wraz ze sprawozdaniem z weryfikacji opracowanym na podstawie tego rozporządzenia.
- 30) Komisja powinna ustanowić elektroniczną bazę danych FuelEU służącą do rejestracji wyników każdego statku i zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem oraz zapewnić jej funkcjonowanie. Z tej bazy danych należy korzystać w odniesieniu do wszystkich najważniejszych działań niezbędnych do wypełnienia obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu. Aby ułatwić sprawozdawczość i ograniczyć obciążenie administracyjne przedsiębiorstw, weryfikatorów i innych użytkowników, ta elektroniczna baza danych powinna opierać się na istniejącym module THETIS-MRV lub, w miarę możliwości, powinna zostać opracowana jako jej ulepszona wersja. Ta elektroniczna baza danych powinna również zapewniać możliwość ponownego wykorzystania informacji i danych zgromadzonych do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.
- 31) Zgodność z niniejszym rozporządzeniem zależałaby od czynników wykraczających poza kontrolę przedsiębiorstwa, takich jak kwestie związane z dostępnością lub jakością paliwa. Przedsiębiorstwom należy zatem zapewnić elastyczność polegającą na przenoszeniu nadwyżki zgodności z jednego roku na drugi lub pożyczaniu tej nadwyżki, w pewnych granicach, z następnego roku. Korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu podczas postoju w porcie, które ma duże znaczenie dla lokalnej jakości powietrza w miastach portowych i na obszarach przybrzeżnych, nie powinno kwalifikować się do objęcia podobnymi przepisami dopuszczającymi elastyczność.
- 32) Aby uniknąć blokady technologicznej i nadal wspierać wdrażanie najbardziej wydajnych rozwiązań, przedsiębiorstwa powinny mieć możliwość łączenia wyników różnych statków. W tym celu ewentualna nadwyżka wyników jednego statku mogłaby zostać wykorzystana do zrekompensowania niedostatecznej wydajności innych statków, pod warunkiem że całkowita połączona w pule zgodność jest dodatnia. Daje to możliwość nagradzania za przestrzeganie przepisów zawiązką i zachętę do inwestowania w bardziej zaawansowane technologie. Możliwość wyboru połączonej w pule zgodności powinna pozostać dobrowolna i powinna podlegać porozumieniu między zainteresowanymi przedsiębiorstwami.

- 33) Dokument zgodności („dokument zgodności FuelEU”) wydany przez weryfikatora lub, w stosownych przypadkach przez właściwy organ państwa administrującego, zgodnie z procedurami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu powinien znajdować się na statkach jako dowód przestrzegania wartości dopuszczalnych intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku oraz obowiązków korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu. Weryfikatorzy lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa administrującego powinni rejestrować w bazie danych FuelEU wydanie dokumentu zgodności FuelEU.
- 34) Liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu powinni określać weryfikatorzy zgodnie z zestawem jasnych i obiektywnych kryteriów uwzględniających wszystkie istotne informacje, w tym czas pobytu, ilość każdego rodzaju zużytej energii oraz zastosowanie wszelkich warunków wykluczających, w odniesieniu do każdego zawinięcia do portu w Unii. Przedsiębiorstwa powinny udostępnić te informacje weryfikatorom do celów ustalenia zgodności.
- 35) Bez uszczerbku dla możliwości spełnienia wymogów dzięki przepisom dotyczącym elastyczności i łączenia w pule, statki, które nie spełniają wartości dopuszczalnych średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku, powinny podlegać karze zaradczej, która ma skutek odstraszający, jest proporcjonalna do stopnia niezgodności z przepisami i eliminuje wszelką korzyść gospodarczą płynącą z niezgodności z przepisami, zachowując równe warunki działania w sektorze. Kara zaradcza powinna opierać się na ilości i koszcie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które statki powinny były stosować, aby spełnić wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
- 36) Kara zaradcza powinna być nakładana za każde niezgodne z przepisami zawinięcie do portu. Ta kara zaradcza powinna być proporcjonalna do kosztów korzystania z energii elektrycznej na wystarczającym poziomie, powinna mieć skutek odstraszający od korzystania z bardziej zanieczyszczających źródeł energii i powinna być równa stałej kwocie w EUR pomnożonej przez ustalone całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną statku cumującego i przez całkowitą zaokrągloną liczbę godzin w czasie cumowania w przypadku niezgodności z wymogami zasilania energią elektryczną z lądu. Ze względu na brak dokładnych danych liczbowych dotyczących kosztów zasilania energią elektryczną z lądu w Unii, stawka ta powinna opierać się na średniej unijnej cenie energii elektrycznej dla odbiorców niebędących gospodarstwami domowymi pomnożonej przez współczynnik wynoszący dwa, aby uwzględnić inne opłaty związane ze świadczeniem usługi, w tym między innymi koszty przyłączenia i elementy zwrotu z inwestycji.

- 37) Dochody uzyskane z tytułu kar zaradczych i zebrane przez nakładające je państwa powinny zostać wykorzystane do promowania dystrybucji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim oraz do wspierania operatorów morskich w realizacji ich celów w zakresie klimatu i ochrony środowiska.
- 38) Za podstawę egzekwowania obowiązków związanych z niniejszym rozporządzeniem należy przyjąć istniejące instrumenty, w tym instrumenty ustanowione na mocy dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE¹¹ oraz 2009/21/WE¹². Ponadto państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia. Aby uniknąć niepotrzebnej lub podwójnej kary za te same naruszenia, takie sankcje nie powinny powielać kar zaradczych stosowanych w przypadku, gdy statek ma deficyt zgodności lub dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu. Dokument potwierdzający spełnianie przez dany statek wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu powinien być dołączony do wykazu certyfikatów i dokumentów, o których mowa w załączniku IV do dyrektywy 2009/16/WE.
- (38a) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw żeglugowych dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego jedno państwo członkowskie powinno być odpowiedzialne za nadzór nad egzekwowaniem niniejszego rozporządzenia. Przepisy ustanowione w dyrektywie w sprawie ETS¹³ powinny być stosowane do określenia państwa administrującego w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. Państwo administrujące powinno mieć możliwość przeprowadzania dodatkowych kontroli zgodności danego statku z niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do dwóch poprzednich okresów sprawozdawczych, a także powinno zapewnić terminowe uiszczanie kar zaradczych.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

¹³ Dokładny tytuł zostanie dodany później.

- 39) Ze względu na znaczenie konsekwencji, jakie środki wprowadzane przez weryfikatorów na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą mieć dla zainteresowanych przedsiębiorstw, w szczególności w odniesieniu do określenia niezgodnych z przepisami zawinięć do portu, obliczania wysokości kar zaradczych oraz odmowy wydania dokumentu zgodności FuelEU, przedsiębiorstwa te powinny mieć prawo do złożenia wniosku o przegląd takich środków do właściwego organu w państwie członkowskim, w którym weryfikator uzyskał akredytację. W świetle podstawowego, zapisanego w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, prawa do skutecznego środka odwoławczego decyzje podjęte przez właściwe organy na mocy niniejszego rozporządzenia powinny podlegać kontroli sądowej państwa członkowskiego tego właściwego organu, przeprowadzonej zgodnie z jego prawem krajowym.
- 40) W celu utrzymania równych warunków działania poprzez skuteczne funkcjonowanie niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wykazu współczynników emisji WtW, ustanowienia przepisów dotyczących przeprowadzania badań laboratoryjnych i bezpośrednich pomiarów emisji lub odwoływania się do odpowiednich norm ISO dotyczących badań w przypadku opracowania takich norm, dostosowania współczynnika kary zaradczej w oparciu o zmiany w kosztach energii oraz zmiany czynnika liczbowego kwoty kary zaradczej w oparciu o indeksację średniego kosztu energii elektrycznej w Unii. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹⁴. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹⁴ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- 41) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁵. Przy ustanawianiu w drodze aktów wykonawczych wykazu i kryteriów akceptacji technologii, które należy uznać za technologie bezemisyjne, oraz sposobu ich eksploatacji wzorów standardowych planów monitorowania, w tym przepisów technicznych dotyczących ich jednolitego stosowania, dalszych specyfikacji zasad dotyczących działań weryfikacyjnych, dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów, zasad dotyczących praw dostępu do bazy danych FuelEU oraz specyfikacji funkcjonalnych i technicznych tej bazy, a także warunków uiszczania kar zaradczych, Komisja powinna uwzględnić możliwość ponownego wykorzystywania informacji i danych zgromadzonych do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.
- 42) Biorąc pod uwagę międzynarodowy wymiar sektora morskiego, globalne podejście do ograniczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z energii wykorzystywanej przez statki jest bardziej pożądane, ponieważ można je uznać za skuteczniejsze z uwagi na większy zasięg. W związku z tym, i ze względu na ułatwianie opracowywania międzynarodowych przepisów w ramach IMO, Komisja powinna udostępniać IMO oraz innym odpowiednim organom międzynarodowym odpowiednie informacje na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski. W przypadku osiągnięcia porozumienia w sprawie globalnego podejścia w kwestiach mających znaczenie dla niniejszego rozporządzenia Komisja powinna poddać niniejsze rozporządzenie przeglądowi w celu dostosowania go, w stosownych przypadkach, do przepisów międzynarodowych.

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- 43) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie upowszechnianie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii przez statki zawijające do portów w całej Unii podlegających jurysdykcji któregośkolwiek państwa członkowskiego, przebywające w tych portach lub z nich wypływające, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia barier na rynku wewnętrznym i zakłócenia konkurencji między portami i między operatorami morskimi, lecz można je skuteczniej osiągnąć, wprowadzając na szczeblu Unii jednolite zasady stwarzające zachęty gospodarcze dla operatorów morskich, aby nadal mogli w sposób niezakłócony prowadzić działalność, jednocześnie wywiązując się z obowiązków w zakresie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tego celu,

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Cel i założenie

Niniejszym rozporządzeniem określa się jednolite zasady nakładające:

a) ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku wpływającym do portów należących do jurysdykcji państwa członkowskiego, przebywającym w nich lub opuszczającym takie porty oraz

b) obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego

w celu zwiększenia konsekwentnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii w transporcie morskim w całej Unii przy jednoczesnym zapewnieniu jego sprawnego działania i unikaniu zakłóceń na rynku wewnętrznym.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto przekraczającej 5000 GT, które służą do przewozu pasażerów lub ładunku w celach komercyjnych, niezależnie od ich bandery, pod względem:

a) energii zużytej w czasie postoju w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego,

b) całkowitej energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, bez uszczerbku dla ust. 1 lit. ba),

ba) połowy energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia znajdującego się w najbardziej oddalonym regionie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub do tego portu,

- c) połowy energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub do niego, w przypadku gdy ostatni lub kolejny port zawinięcia podlega jurysdykcji państwa trzeciego.

Sąsiadujące porty przeładunkowe kontenerów wyłączone z definicji portów zawinięcia kontenerowców, jak określono w art. 3 lit. i), są zdefiniowane zgodnie z niniejszym ustępem. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 27 ust. 3 w celu ustanowienia wykazu sąsiadujących portów przeładunku kontenerów. Pierwszy wykaz sporządza się przed dniem 31 grudnia 2025 r., a następnie aktualizuje przed dniem 31 grudnia co rok [dwa lata]. W tych aktach wykonawczych wymienia się sąsiadujące porty przeładunkowe kontenerów znajdujące się poza Unią, ale mniej niż 300 mil morskich od terytorium Unii, w których udział przeładunku kontenerów, mierzony w dwudziestostopowej jednostce ekwiwalentnej, przekracza 65 % całkowitego ruchu kontenerowego w tym porcie w ostatnim dwunastomiesięcznym okresie, dla którego dostępne są odpowiednie dane. Do celów niniejszego ustępu kontenery uznaje się za przeładowane, gdy są rozładowywane ze statku do portu wyłącznie w celu załadunku na inny statek. Wykaz nie obejmuje portów znajdujących się w państwie trzecim, które skutecznie stosują środki o poziomie ambicji równoważnym z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

1a. Państwa członkowskie mogą zwolnić, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2029 r., określone trasy i porty ze stosowania ust. 1 lit. a) i b) w odniesieniu do energii zużytej w rejsach wykonywanych przez statki pasażerskie inne niż wycieczkowe statki pasażerskie między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji tego samego państwa członkowskiego znajdującym się na wyspie, na której na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób, oraz w odniesieniu do energii zużytej w czasie postoju w porcie zawinięcia na danej wyspie. Państwa członkowskie powiadamiają o tych zwolnieniach przed ich wejściem w życie Komisję, która publikuje je w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

1b. Państwa członkowskie mogą zwolnić, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2029 r., określone trasy i porty ze stosowania ust. 1 lit. a) i ba) w odniesieniu do energii zużytej w rejsach między portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym a innym portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym oraz w odniesieniu do energii zużytej w czasie ich postoju w portach zawinięcia w danych regionach najbardziej oddalonych. Państwa członkowskie powiadamiają o tych zwolnieniach przed ich wejściem w życie Komisję, która publikuje je w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

1c. W drodze odstępstwa niniejsze rozporządzenie nie ma do dnia 31 grudnia 2029 r. zastosowania do statków pasażerskich odbywających rejsy w ramach zobowiązania do świadczenia usług publicznych między Cyprzem a innymi państwami członkowskimi.

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

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „emisje gazów cieplarnianych” oznaczają uwalnianie dwutlenku węgla (CO₂), metanu (CH₄) i podtlenku azotu (N₂O) do atmosfery;
- b) „biopaliwa” oznaczają biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- c) „biogaz” oznacza biogaz zdefiniowany w art. 2 pkt 28 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- d) „pochodzące z recyklingu paliwa węglowe” oznaczają pochodzące z recyklingu paliwa węglowe zdefiniowane w art. 2 pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- dd) „żegluga w warunkach lodowych” oznacza żeglugę statku o klasie lodowej na obszarze morskim znajdującym się w obrębie skraju lodu;
- e) „paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego” oznaczają paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- ee) „skraj lodu” oznacza, zgodnie z pkt 4.4. terminologii lodów morskich WMO z marca 2014 r., rozgraniczenie w dowolnym momencie między otwartym morzem a lodem morskim dowolnego rodzaju, zarówno szybko płynącym, jak i dryfującym;
- f) „rośliny spożywcze i pastewne” oznaczają rośliny spożywcze i pastewne zdefiniowane w art. 2 pkt 40 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- g) „technologia bezemisyjna” oznacza technologię, która gdy jest wykorzystywana do dostarczania energii, nie powoduje uwalniania przez statki do atmosfery następujących

gazów cieplarnianych ani czynników zanieczyszczenia powietrza: dwutlenku węgla (CO₂), metanu (CH₄), podtlenku azotu (N₂O), tlenków siarki (SO_x), tlenków azotu (NO_x) ani cząstek stałych (PM);

- h) „zastępcze źródła energii” oznaczają odnawialną energię wiatrową lub słoneczną wytwarzaną na statku lub energię elektryczną z zasilania energią elektryczną z lądu;
- i) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statki zatrzymują się w celu załadowania lub rozładowania ładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów, biorąc pod uwagę, że wyłączone są przystanki wyłącznie w celu uzupełnienia paliwa, pozyskania zaopatrzenia, zwolnienia załogi, suchego dokowania lub dokonania napraw statku lub jego wyposażenia, przystanki w porcie w związku z tym, że statek potrzebuje pomocy lub znajduje się w niebezpieczeństwie, transfery ze statku na statek dokonywane poza portem, przystanki wyłącznie w celu schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub niezbędne ze względu na działania poszukiwawczo-ratownicze, a także przystanki kontenerowców w sąsiednim porcie przeładunku kontenerów;
- j) „rejs” oznacza rejs zdefiniowany w art. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- j2) „region najbardziej oddalony” oznacza terytorium zamorskie wymienione w art. 349 TFUE;
- k) „przedsiębiorstwo” oznacza przedsiębiorstwo zdefiniowane w art. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- l) „pojemność brutto” (GT) oznacza GT zdefiniowaną w art. 3 lit. e) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- m) „statek cumujący” oznacza statek cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- m2) „statek na kotwiczowisku” oznacza statek cumujący, który nie jest zacumowany przy nabrzeżu;
- n) „zużycie energii na statku” oznacza ilość energii, wyrażoną w megadżulach (MJ) zużytą przez statek do napędu oraz do obsługi wszelkich urządzeń pokładowych na morzu lub w miejscu cumowania;
- o) „intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku” oznacza ilość emisji gazów cieplarnianych, wyrażoną w gramach ekwiwalentu CO₂, ustaloną na podstawie zasady WtW, na 1 MJ energii zużytej na statku;

- p) „od źródła energii do kilwatera (WtW)” oznacza metodę obliczania emisji, która uwzględnia wpływ produkcji, transportu, dystrybucji i zużycia energii na statku pod względem emisji gazów cieplarnianych, w tym podczas spalania;
- q) „współczynnik emisji” oznacza średnią wielkość emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do danych dotyczących działalności powiązanych z danym strumieniem materiałów wsadowych, przy założeniu pełnego utlenienia przy spalaniu oraz pełnej konwersji przy wszystkich pozostałych reakcjach chemicznych;
- r) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza system zasilania statków cumujących energią elektryczną o niskim lub wysokim napięciu, prądzie przemiennym lub stałym, w tym instalacji na statku i na lądzie, doprowadzający energię elektryczną bezpośrednio do głównej rozdzielni statku w celu zasilania odbiorników hotelowych, usługowych lub ładowania baterii wtórnych;
- r2) „zapotrzebowanie na energię elektryczną podczas postoju w porcie” oznacza zapotrzebowanie zacumowanego statku na energię elektryczną w celu zaspokojenia wszystkich potrzeb energetycznych w oparciu o energię elektryczną na statku;
- r3) „ustalone całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną statku cumującego” oznacza, wyrażoną w kilowatach, najwyższą wartość całkowitego zapotrzebowania na energię elektryczną statku cumującego, w tym związane z odbiornikami hotelowymi lub obsługującymi ładunki;
- s) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, który jest akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 oraz niniejszym rozporządzeniem;
- u) „dokument zgodności FuelEU” oznacza właściwy dla każdego statku dokument, wydawany przedsiębiorstwu przez weryfikatora, potwierdzający, że dany statek osiągnął zgodność z niniejszym rozporządzeniem w danym okresie sprawozdawczym;

- v) „statek pasażerski” oznacza statek zdefiniowany w art. 2 lit. i) dyrektywy (UE) 2016/802;
- v2) „wycieczkowy statek pasażerski ” oznacza statek pasażerski nieposiadający pokładu ładunkowego, przeznaczony wyłącznie do komercyjnego przewozu pasażerów wraz z noclegiem podczas podróży morskiej;
- w) „kontenerowiec” oznacza statek zaprojektowany wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie;
- x) „niezgodne z przepisami zawinięcie do portu” oznacza zawinięcie do portu, podczas którego statek nie spełnia wymogu określonego w art. 5 ust. 1 i nie ma zastosowania żaden z wyjątków przewidzianych w art. 5 ust. 3;
- y) „najmniej korzystna ścieżka” oznacza najbardziej intensywną pod względem emisji ścieżkę produkcji stosowaną w odniesieniu do dowolnego paliwa;
- z) „ekwiwalent CO₂ ” oznacza jednostkę miary stosowaną do obliczania emisji CO₂, CH₄ i N₂O na podstawie ich współczynnika globalnego ocieplenia, poprzez przeliczenie ilości CH₄ i N₂O na równoważną ilość dwutlenku węgla o tym samym współczynniku globalnego ocieplenia;
- aa) „saldo zgodności” oznacza miarę wykraczającej poza wymogi lub niedostatecznej zgodności statku w odniesieniu do wartości dopuszczalnych średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku, obliczanej zgodnie z załącznikiem III część A;
- bb) „nadwyżka zgodności” oznacza saldo zgodności o wartości dodatniej;
- cc) „deficyt zgodności” oznacza saldo zgodności o wartości ujemnej;
- dd) „całkowite saldo zgodności w puli” oznacza sumę sald zgodności wszystkich statków wchodzących w skład puli;
- ee) „podmiot zarządzający portem” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny określony w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352¹⁶;

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1).

ff) „administrujące państwo” oznacza administrujące państwo członkowskie względem danego przedsiębiorstwa żeglugowego zdefiniowanego i określonego w, odpowiednio, art. 3 lit. w) i art. 3gd dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady bez uszczerbku dla wyboru właściwych organów odpowiedzialnych w danym państwie członkowskim¹⁷;

gg) „rok sprawozdawczy” oznacza okres jednego roku, rozpoczynający się dnia 1 stycznia i kończący się dnia 31 grudnia, w którym należy przedłożyć sprawozdanie, o którym mowa w art. 14;

hh) „okres sprawozdawczy” oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy.

¹⁷ Niniejszy przepis można by jeszcze bardziej dostosować w oczekiwaniu na wynik negocjacji w sprawie zmiany dyrektywy 2003/87/WE.

ROZDZIAŁ II

WYMOGI DOTYCZĄCE ZUŻYCIA ENERGII NA STATKU

Artykuł 4

Wartość dopuszczalna intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku

1. Średnioroczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku w okresie sprawozdawczym nie przekracza wartości dopuszczalnej określonej w ust. 2.
2. Wartość dopuszczalną, o której mowa w ust. 1, oblicza się poprzez zmniejszenie wartości referencyjnej [X gramów ekwiwalentu CO₂ na MJ]* o następujący odsetek:

¹⁸2 % od dnia 1 stycznia 2025 r.;

6 % od dnia 1 stycznia 2030 r.;

13 % od dnia 1 stycznia 2035 r.;

26 % od dnia 1 stycznia 2040 r.;

59 % od dnia 1 stycznia 2045 r.;

75 % od dnia 1 stycznia 2050 r.

[Asterisk: Wartość referencyjna, która zostanie obliczona na późniejszym etapie procedury ustawodawczej, odpowiada średniej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku we flocie w 2020 r. określonej na podstawie danych monitorowanych i zgłaszanych w ramach rozporządzenia (UE) 2015/757 oraz przy zastosowaniu metodyki i wartości domyślnych określonych w załącznikach I i II do niniejszego rozporządzenia].

¹⁸ Należy odnotować, że wszystkie symbole „minus” zostały usunięte.

3. Intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku oblicza się jako ilość emisji gazów cieplarnianych na jednostkę energii zgodnie z metodyką określoną w załączniku I.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby zmienić załącznik II w celu włączenia współczynników emisji WtW odnoszących się do wszelkich nowych źródeł energii lub dostosowania istniejących współczynników emisji w celu zapewnienia spójności z przyszłymi normami międzynarodowymi lub prawodawstwem Unii w dziedzinie energii.

Artykuł 5

Dodatkowe wymogi dotyczące bezemisyjności w odniesieniu do energii wykorzystywanej podczas postoju w porcie

1. Od dnia 1 stycznia 2030 r. statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego zostaje podłączony do zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystuje ją do zaspokojenia swojego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas postoju w porcie.
2. Ust. 1 ma zastosowanie do:
 - a) kontenerowców;
 - b) statków pasażerskich.

3. Ust. 1 nie ma zastosowania do statków:

- a) które są zacumowane przy nabrzeżu krócej niż dwie godziny obliczone na podstawie godziny wyjścia i wejścia monitorowanych i rejestrowanych zgodnie z art. 14;
- b) które stosują technologie bezemisyjne w odniesieniu do swojego zapotrzebowania na energię elektryczną w czasie cumowania, gdy są zacumowane przy nabrzeżu;
- c) które muszą dokonać nieplanowanego i niesystematycznego zawinięcia do portu ze względów bezpieczeństwa lub w celu ratowania życia na morzu z powodu nieprzewidzianych okoliczności pozostających poza kontrolą statku;
- d) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu z powodu niedostępności punktów przyłączenia w porcie;
- da) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu w związku z tym, że wyjątkowo stabilność sieci elektrycznej jest zagrożona ze względu na niewystarczającą dostępną energię elektryczną na lądzie, aby zaspokoić wymagane na statku zapotrzebowanie na energię elektryczną podczas postoju w porcie;
- e) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, ponieważ instalacja lądowa w porcie nie jest kompatybilna z urządzeniami pokładowymi na potrzeby zasilania z lądu, pod warunkiem że instalacja do podłączenia statku do zasilania z lądu jest certyfikowana zgodnie ze standardami określonymi w załączniku II do AFIR¹⁹ w odniesieniu do systemów przyłączenia statków morskich do lądu;
- f) które przez ograniczony okres muszą korzystać z urządzeń pokładowych do produkcji energii w sytuacjach awaryjnych stanowiących bezpośrednie zagrożenie dla życia, statku, środowiska lub z innych powodów wynikających z działania siły wyższej;
- g) które, pozostając podłączone, przez okres ograniczony do ściśle niezbędnego, wymagają wykorzystania wytwarzania energii na statku do badań konserwacyjnych lub testów funkcjonalnych przeprowadzanych na wniosek funkcjonariusza właściwego organu lub przedstawiciela uznanej organizacji dokonującej przeglądu lub inspekcji.

¹⁹ Prawidłowy tytuł zostanie dodany później.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 27 ust. 3 w celu ustanowienia wykazu i kryteriów akceptacji technologii oraz sposobu ich eksploatacji, aby można je było uznać za technologie bezemisyjne w rozumieniu art. 3 lit. g) w celu jednolitego wykonywania niniejszego rozporządzenia. Komisja regularnie aktualizuje wykaz i kryteria akceptacji w świetle postępu naukowo-technicznego, aby ocenić, czy nowe technologie można uznać za technologie bezemisyjne w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

5. Statek, który zamierza stosować technologie bezemisyjne jako substytut zasilania energią elektryczną z lądu, przy zastosowaniu ust. 3 lit. b), informuje właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub jakikolwiek należycie upoważniony podmiot przed wejściem do portu.

Komisja w drodze aktów wykonawczych określa szczegóły i harmonogram przekazywania informacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

5a. Właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub jakikolwiek należycie upoważniony podmiot, w stosownych przypadkach po konsultacji z podmiotem zarządzającym portem, niezwłocznie rejestruje w bazie danych FuelEU następujące informacje:

- a) stosowanie wszelkich wyjątków określonych w ust. 3 lit. a), b), c), d) lub e);
- b) niestosowanie przez statek wymogu określonego w ust. 1 bez kwalifikowania się do jakiegokolwiek wyjątku określonego w ust. 3.

6. Od dnia 1 stycznia 2030 r. w portach, o których mowa w art. 9 AFIR²⁰, wyposażonych do dostarczania energii elektrycznej pobieranej z lądu do zasilania danego typu statku, wyjątków przewidzianych w ust. 3 lit. d) i e) nie stosuje się do statku danego typu łącznie częściej niż pięć razy w ciągu jednego okresu sprawozdawczego. Zawinięcia do portu nie zalicza się do celów zgodności z niniejszym przepisem, jeżeli przedsiębiorstwo wykaze, że nie mogło w sposób racjonalny przewidzieć, że statku nie będzie można podłączyć z przyczyn, o których mowa w ust. 3 lit. d) i e).

²⁰ Prawidłowy tytuł zostanie dodany później.

7. Państwo członkowskie może zdecydować, że w porcie lub niektórych częściach portu znajdującego się pod jego jurysdykcją kontenerowce lub statki pasażerskie na kotwiczowisku są w ramach niniejszego rozporządzenia objęte tymi samymi obowiązkami co statki zacumowane przy nabrzeżu. Państwo członkowskie powiadamia o swojej decyzji Komisję rok przed rozpoczęciem jej stosowania, które musi nastąpić na początku okresu sprawozdawczego. Komisja publikuje te informacje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i dostarcza zaktualizowany i łatwo dostępny wykaz odnośnych portów.

ROZDZIAŁ III

WSPÓLNE ZASADY I CERTYFIKACJA

Artykuł 6

Wspólne zasady monitorowania i raportowania

1. Zgodnie z art. 7–9 przedsiębiorstwa monitorują i raportują w odniesieniu do każdego ze swoich statków stosowne dane w okresie sprawozdawczym. Przedsiębiorstwa prowadzą monitorowanie i raportowanie w obrębie wszystkich portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów, o których mowa w art. 2 ust. 1.
2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny, również w odniesieniu do zużycia energii na statkach w jakimkolwiek momencie, w czasie przebywania tych statków na morzu oraz postoju w porcie. Przedsiębiorstwa stosują odpowiednie środki mające na celu zapobieganie niekompletności danych w okresie sprawozdawczym.
3. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób spójny i porównywalny w czasie. W tym celu przedsiębiorstwa stosują te same metodologie monitorowania i zbiory danych, z zastrzeżeniem zmian poddanych ocenie przez weryfikatora. Przedsiębiorstwa umożliwiają uzyskanie rozsądnej pewności w kwestii integralności monitorowanych i raportowanych danych.
4. Przedsiębiorstwa uzyskują, analizują i przechowują przez okres co najmniej pięciu lat wszystkie dane i dokumentację z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji, dokumenty dostawy paliwa uzupełnione na podstawie załącznika I oraz dane dotyczące działalności, w sposób przejrzysty i dokładny, w formie papierowej lub elektronicznej, tak aby weryfikator mógł określić intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na pokładzie przez statki.
5. Podejmując działania w zakresie monitorowania i raportowania określone w art. 7–9 i 14 niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wykorzystuje się informacje i dane zgromadzone do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.

Artykuł 7

Plan monitorowania

1. Do dnia 31 sierpnia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorom plan monitorowania w odniesieniu do każdego swojego statku, wskazując w nim metodę wybraną spośród tych określonych w załączniku I na potrzeby monitorowania i raportowania ilości, rodzaju i współczynnika emisji pochodzącej z zużycia energii na statku oraz inne istotne informacje.
2. W odniesieniu do statków objętych zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 31 sierpnia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorowi plan monitorowania bez zbędnej zwłoki i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.
3. Plan monitorowania obejmuje pełną i przejrzystą dokumentację i zawiera co najmniej następujące elementy:
 - a) identyfikację i typ statku, łącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym IMO, portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;
 - b) nazwę przedsiębiorstwa, a także adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;
 - c) opis układów przekształcania energii zainstalowanych na statku oraz związanej z nimi mocy zainstalowanej wyrażonej w megawatach (MW);

- d) w odniesieniu do statków objętych zakresem stosowania art. 5 – opis norm i cech urządzeń umożliwiających podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu lub do technologii bezemisyjnej;
- d2) wartość ustalonego całkowitego zapotrzebowania na energię elektryczną statku cumującego, zgodnie z jego bilansem obciążenia elektrycznego lub badaniem obciążenia elektrycznego stosowanym do wykazania zgodności z prawidłem 40 i 41 rozdziału II-1 konwencji SOLAS, zatwierdzonym przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację określoną w Kodeksie uznanych organizacji IMO przyjętym rezolucją MEPC237(65). W przypadku gdy statek nie jest w stanie podać tego odniesienia, rozważana wartość wynosi 25 % całkowitej maksymalnej ciągłej mocy znamionowej głównych silników statku, jak określono w świadectwie EIAPP wydanym w ramach stosowania konwencji MARPOL lub, jeżeli silniki nie muszą posiadać świadectwa EIAPP, na tabliczce znamionowej silników;
- e) opis planowanego źródła lub źródeł energii, które mają być wykorzystywane na statku podczas nawigacji i postoju w porcie w celu spełnienia wymogów określonych w art. 4 i 5;
- f) opis procedur monitorowania zużycia paliwa przez statek, a także energii dostarczanej przez zastępcze źródła energii lub technologię bezemisyjną;
- g) opis procedur monitorowania i raportowania w zakresie współczynników emisji WtT i TtW energii, które mają być stosowane na statku, zgodnie z metodami określonymi w art. 9 oraz w załącznikach I i II;
- h) opis procedur stosowanych w celu monitorowania kompletności wykazu rejsów;
- i) opis procedur określania danych dotyczących działalności w odniesieniu do każdego rejsu, w tym procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem przybycia oraz czasu spędzonego w miejscu cumowania;

- j) opis procedur, systemów i obowiązków stosowanych do uaktualniania dowolnych danych zawartych w planie monitorowania w okresie sprawozdawczym;
 - k) opis metody określania danych zastępczych w celu wyeliminowania niekompletności danych;
 - l) arkusz ewidencji zmian dla udokumentowania wszystkich szczegółowych informacji dotyczących historii zmian;
 - m) informacje o klasie lodowej statku, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z klasy lodowej statku z zakresu energii zużytej na statku;
 - n) opis weryfikowalnej procedury monitorowania odległości przebytej podczas całego rejsu oraz podczas żeglugi w warunkach lodowych, datę i godzinę rejsu oraz zużycie paliwa w warunkach lodowych, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z żeglugi w warunkach lodowych z zakresu energii zużytej na statku.
4. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach. Komisja ustanawia te szablony w drodze aktów wykonawczych, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Artykuł 8

Zmiany planu monitorowania

- 1. Przedsiębiorstwa regularnie, a co najmniej raz na rok, sprawdzają, czy plan monitorowania danego statku odzwierciedla charakter i funkcjonowanie statku, a także czy istnieje możliwość udoskonalenia dowolnych zawartych w nim danych.
- 2. Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:
 - a) w przypadku zmiany przedsiębiorstwa;

- b) w przypadku gdy stosowane są nowe systemy konwersji energii, nowe rodzaje energii, nowe systemy podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu lub nowe zastępcze źródła energii lub technologia bezemisyjna;
 - c) w przypadku zmiany dostępności danych spowodowanej użyciem nowych typów przyrządów pomiarowych, nowych metod doboru próby lub metod analitycznych bądź innych okoliczności, która to zmiana może wpływać na dokładność zgromadzonych danych;
 - d) w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości danych uzyskanych przy zastosowaniu danej metody monitorowania;
 - e) w przypadku gdy jakakolwiek część planu monitorowania zostaje uznana za niezgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia, a przedsiębiorstwo jest zobowiązane przez weryfikatora do jej zmiany.
3. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zgłaszają weryfikatorom wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania.

Artykuł 9

Certyfikacja paliw i współczynniki emisji

1. Jeżeli biopaliwa, biogaz, paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego i pochodzące z recyklingu paliwa węglowe, zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, mają być uwzględnione do celów, o których mowa w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, należy stosować następujące zasady:
- a) biopaliwa i biogaz niezgodne z kryteriami zrównoważonego rozwoju i ograniczenia gazów cieplarnianych określonymi w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub wytwarzane z roślin spożywczych i pastewnych uznaje się za mające taki sam współczynnik emisji jak najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla tego rodzaju paliwa;
 - b) paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego i pochodzące z recyklingu paliwa węglowe niezgodne z progami gazów cieplarnianych określonymi w art. 25 ust. 2 dyrektywy (UE) 2018/2001 uznaje się za mające taki sam współczynnik emisji jak najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla tego rodzaju paliwa.

2. Na podstawie dokumentów dostawy paliwa uzupełnionych na podstawie załącznika I przedsiębiorstwa zapewniają dokładne i wiarygodne dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych i zrównoważoności cech charakterystycznych biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych, certyfikowane przez system uznany przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001.
3. Przedsiębiorstwa nie mogą odejść od wartości domyślnych dla współczynników emisji WtT zgłoszonych w załączniku II w odniesieniu do paliw kopalnych. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od wartości domyślnych współczynników emisji WtT zgłoszonych w załączniku II, pod warunkiem że wartości rzeczywiste są certyfikowane w ramach systemu uznanego przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001 w odniesieniu do biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych.
4. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od wartości domyślnych na rzecz współczynników emisji TtW określonych w załączniku II, z wyjątkiem współczynników emisji TtW CO₂ dla paliw kopalnych, pod warunkiem że wartości rzeczywiste są certyfikowane za pomocą testów laboratoryjnych lub bezpośrednich pomiarów emisji.

ROZDZIAŁ IV

WERYFIKACJA I AKREDYTACJA

Artykuł 10

Ocena planu monitorowania

1. Dla każdego statku i w razie zmiany weryfikatora weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami określonymi w art. 6–8. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, zainteresowane przedsiębiorstwo odpowiednio zmienia swój plan monitorowania i przedkłada zmieniony plan do ostatecznej oceny przez weryfikatora przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo uzgadnia z weryfikatorem ramy czasowe niezbędne do wprowadzenia tych zmian. Te ramy czasowe w żadnym razie nie mogą przekraczać początku okresu sprawozdawczego.
- 1a. Zmiany w planie monitorowania na mocy art. 8 ust. 2 lit. b), c) i d) podlegają ocenie przez weryfikatora. W następstwie oceny weryfikator powiadamia zainteresowane przedsiębiorstwo, czy zmiany te są zgodne z wymogami określonymi w art. 6–8.
- 1b. Weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU plan monitorowania i zmieniony plan monitorowania po dokonaniu zadowalającej oceny. Plan monitorowania i zmieniony plan monitorowania są dostępne dla państwa administrującego.

Artykuł 11

Ogólne obowiązki i zasady dotyczące weryfikatorów

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

2. Weryfikator ocenia rzetelność, wiarygodność, dokładność i kompletność danych i informacji dotyczących ilości, typu i współczynnika emisji pochodzącej z zużycia energii na statku, a w szczególności:
- a) przyporządkowanie zużycia paliwa i użycia zastępczych źródeł energii do rejsów i podczas postoju w porcie;
 - b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia;
 - c) wybór oraz wykorzystanie współczynników emisji;
 - d) użycie zasilania energią elektryczną z lądu lub istnienie wyjątków zatwierdzonych zgodnie z art. 5 ust. 5;
 - e) informacje wymagane na mocy art. 9 ust. 2.
3. Ocena, o której mowa w ust. 2, opiera się na następujących aspektach:
- a) zgłoszone dane są spójne z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika;
 - b) zgłoszone dane nie zawierają niespójności, zwłaszcza między całkowitą ilością zakupionego przez każdy statek w ciągu roku paliwa a całkowitą ilością paliwa zużytego w trakcie rejsów;
 - c) dane są gromadzone zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami; oraz
 - d) odpowiednia ewidencja na statku jest kompletna i spójna.

Artykuł 12

Procedury weryfikacji

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszoną ilość oraz zgłoszony rodzaj i współczynnik emisji pochodzącej z zużycia energii na statku z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znaczących odchyłeń weryfikator przeprowadza dalsze analizy.
2. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z różnymi etapami obliczeń, dokonując przeglądu wszystkich źródeł danych i metodologii zastosowanych przez przedsiębiorstwo.
3. Weryfikator uwzględnia wszelkie skuteczne metody kontroli ryzyka, stosowane przez zainteresowane przedsiębiorstwo w celu ograniczenia niepewności związanej ze stosowaną konkretną metodą monitorowania.
4. Na wniosek weryfikatora zainteresowane przedsiębiorstwo udziela wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających weryfikatorowi prowadzenie działań weryfikacyjnych. Weryfikator może w razie konieczności w trakcie procesu weryfikacji prowadzić kontrole w celu ustalenia rzetelności, wiarygodności, dokładności i kompletności zgłoszonych danych i informacji. W razie wątpliwości weryfikator może przeprowadzić wizytacje na miejscu w siedzibie przedsiębiorstwa lub na pokładzie statku. Przedsiębiorstwo umożliwia weryfikatorowi dostęp do pomieszczeń przedsiębiorstwa lub statku w celu ułatwienia jego działań weryfikacyjnych.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu doprecyzowania przepisów dotyczących działań weryfikacyjnych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, co najmniej w odniesieniu do następujących elementów²¹: kompetencje weryfikatorów, dokumenty, które mają być przekazywane weryfikatorom przez przedsiębiorstwa, ocena ryzyka –

²¹ Elementy te są podobne do elementów określonych w części A załącznika III do rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, przy czym niniejszy ustęp jest odpowiednikiem art. 15 ust. 5 tego rozporządzenia.

w tym kontrole – przeprowadzane przez weryfikatorów, ocena zgodności planu monitorowania, weryfikacja sprawozdania FuelEU, poziom istotności, wystarczająca pewność co do weryfikatorów, zniekształcenia i niezgodności, treść sprawozdania z weryfikacji, zalecenia dotyczące usprawnień, wizyty na miejscu i komunikacja między przedsiębiorstwami, weryfikatorami, właściwymi organami i Komisją. Zasady określone w tych aktach wykonawczych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 10–12 oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Artykuł 13

Akredytacja weryfikatorów

1. Weryfikatorzy posiadają akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.
2. Jeżeli w niniejszym rozporządzeniu nie ustanowiono szczegółowych przepisów dotyczących akredytacji weryfikatorów, zastosowanie mają odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.
 - 2a. Weryfikatorzy stale dysponują środkami i personelem współmiernymi do wielkości floty, w odniesieniu do której przeprowadzają czynności weryfikacyjne na podstawie niniejszego rozporządzenia, oraz mają wiedzę fachową wystarczającą do wykonywania zadań wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia. Są oni w stanie przydzielać swoje środki i personel do każdego miejsca pracy, w każdym terminie i w razie potrzeby do zadań, które mają być wykonywane w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia.
 - 2b. Każdy właściwy organ stwierdzający niezgodności działań weryfikatora objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia informuje właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej, która akredytowała weryfikatora. Właściwy organ państwa członkowskiego krajowej jednostki akredytującej zwraca się do swojej krajowej jednostki akredytującej o uwzględnienie tych informacji w ramach swoich działań nadzorczych.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych w celu ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów, co najmniej w odniesieniu do następujących elementów²²: wniosek o akredytację w odniesieniu do działań objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, ocena weryfikatorów przez krajowe jednostki akredytujące, działania w zakresie nadzoru prowadzone przez krajowe jednostki akredytujące w celu potwierdzenia kontynuacji akredytacji, środki administracyjne, które należy przyjąć, w przypadku gdy weryfikator nie spełnia wymogów niniejszego rozporządzenia, oraz wymogi dotyczące krajowych jednostek akredytujących, aby posiadały kompetencje w zakresie udzielania weryfikatorom akredytacji w odniesieniu do działań objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym odniesienie do norm zharmonizowanych. Metody i kryteria określone w tych aktach wykonawczych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 10–12 oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

²² Elementy te są podobne do elementów określonych w części B załącznika III do rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, przy czym niniejszy ustęp jest odpowiednikiem art. 16 ust. 3 tego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ V

REJESTROWANIE, WERYFIKACJA I OCENA ZGODNOŚCI ORAZ ZWIĄZANA Z NIĄ SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Artykuł 14

Monitorowanie i rejestrowanie

1. Od dnia 1 stycznia 2025 r., przyjmując za podstawę plan monitorowania, o którym mowa w art. 7, i w następstwie oceny tego planu przez weryfikatora przedsiębiorstwa monitorują i rejestrują poniższe informacje w odniesieniu do każdego statku przybywającego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wypływającego z takiego portu oraz dla każdego rejsu do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu:
 - a) port wyjścia i port przybycia, łącznie z datą i godziną wyjścia z portu i przybycia do portu oraz czasem postoju w porcie;
 - b) w odniesieniu do każdego statku, do którego ma zastosowanie art. 5 ust. 1, połączenie z zasilaniem energią elektryczną z lądu oraz wykorzystanie takiego zasilania lub stosowanie jakichkolwiek wyjątków wymienionych w art. 5 ust. 3, potwierdzonych, w stosownych przypadkach, na podstawie art. 5 ust. 5b lit. a);
 - c) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas postoju w porcie i na morzu;
 - ca) ilość energii elektrycznej dostarczonej na statek za pośrednictwem zasilania energią elektryczną z lądu;
 - d) w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa zużytego w czasie postoju w porcie i na morzu, współczynnik emisji WtT, współczynniki emisji TtW spalanego paliwa oraz współczynniki emisji TtW paliwa utraconego związane z różnymi konsumentami paliwa na statku, obejmujące wszystkie istotne gazy cieplarniane;
 - e) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego podczas postoju w porcie i na morzu;
 - f) klasę lodową statku, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z klasy lodowej statku z zakresu energii zużytej na statku. W celu ustalenia odpowiedniości klas lodowych stosuje się zalecenie HELCOM 25/7;

- g) datę, godzinę i pozycję wejścia na obszar zalodzenia i wyjścia z niego, ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas żeglugi w warunkach lodowych, odległość pokonaną podczas żeglugi w warunkach lodowych oraz odległość przebytą w trakcie rejsu, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z żeglugi w warunkach lodowych z zakresu energii zużytej na statku.
2. Przedsiębiorstwa rejestrują informacje wymienione w ust. 1 w ujęciu rocznym i w przejrzysty sposób, tak aby umożliwić weryfikację zgodności z niniejszym rozporządzeniem przez weryfikatora.
3. Do dnia 31 stycznia roku sprawozdawczego przedsiębiorstwa przekazują weryfikatorowi sprawozdanie FuelEU dla danego statku zawierające wszystkie informacje, o których mowa w ust. 1, oraz dane i dokumentację monitorowania, o których mowa w art. 6 ust. 4, za dany okres sprawozdawczy.
4. W przypadku transferu statku z jednego przedsiębiorstwa do drugiego:
- a) poprzednie przedsiębiorstwo przekazuje weryfikatorowi informacje, o których mowa w ust. 1, za okres, w którym przejęło odpowiedzialność za eksploatację statku. W miarę możliwości jak najbliżej dnia zakończenia transferu, a następnie nie później niż jeden miesiąc po tym, informacje te są weryfikowane i rejestrowane w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 15 przez weryfikatora, który przeprowadził czynności weryfikacyjne w odniesieniu do statku w ramach poprzedniego przedsiębiorstwa; oraz
- b) bez uszczerbku dla lit. a) nowe przedsiębiorstwo przejmujące odpowiedzialność za eksploatację statku w dniu 31 grudnia okresu sprawozdawczego jest odpowiedzialne za zgodność statku z wymogami art. 4 i 5 przez cały okres sprawozdawczy, w którym miał miejsce transfer lub wielokrotne transfery.

Weryfikacja i obliczenia

1. W następstwie weryfikacji określonej w art. 10–12 weryfikator dokonuje oceny jakości, kompletności i dokładności sprawozdania FuelEU. W tym celu weryfikator wykorzystuje wszelkie informacje zawarte w bazie danych FuelEU, w tym informacje dotyczące zawinięć do portu zgodnie z art. 5.
- 1a.²³ W przypadku gdy we wnioskach z oceny weryfikacyjnej weryfikator stwierdza z wystarczającą pewnością, że sprawozdanie FuelEU nie zawiera istotnych zniekształceń, przekazuje on przedsiębiorstwu sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że sprawozdanie FuelEU jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem. W sprawozdaniu z weryfikacji wyszczególnia się wszystkie kwestie odnoszące się do wykonanej przez weryfikatora pracy.
- 1b.²⁴ W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na zniekształcenia lub niezgodności z niniejszym rozporządzeniem, weryfikator informuje o tym przedsiębiorstwo w odpowiednim czasie. Przedsiębiorstwo koryguje następnie zniekształcenia lub niezgodności w celu umożliwienia terminowego zakończenia procesu weryfikacji i przedkłada weryfikatorowi zmienione sprawozdanie FuelEU oraz wszelkie inne informacje, które były niezbędne do skorygowania stwierdzonych niezgodności. W sprawozdaniu z weryfikacji weryfikator stwierdza, czy zmienione sprawozdanie FuelEU jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem. W przypadku gdy zgłoszone zniekształcenia lub niezgodności nie zostały skorygowane i prowadzą do istotnych zniekształceń, weryfikator przekazuje przedsiębiorstwu sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że sprawozdanie FuelEU nie jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
2. Na podstawie zgodnego z przepisami sprawozdania FuelEU weryfikator:
 - a) oblicza, wykorzystując metodę określoną w załączniku I, średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na danym statku;

²³ Niniejszy ustęp jest wzorowany na art. 13 ust. 3 rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu zapewnienia większej spójności i solidności procesu weryfikacji.

²⁴ Niniejszy ustęp odpowiada pierwotnemu art. 10 ust. 3 wraz z dodatkowymi elementami z art. 13 ust. 4 rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu zapewnienia większej spójności i solidności procesu weryfikacji.

- b) oblicza, wykorzystując wzór określony w załączniku III część A, saldo zgodności statku;
 - c) oblicza liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu w poprzednim okresie sprawozdawczym, uwzględniając czas cumowania przy nabrzeżu i, w stosownych przypadkach zgodnie z art. 5 ust. 7, na kotwiczowisku, w odniesieniu do każdego zawinięcia do portu niezgodnego z wymogami określonymi w art. 5.
3. Do dnia 31 marca roku sprawozdawczego weryfikator przekazuje przedsiębiorstwu informacje, o których mowa w ust. 2, oraz rejestruje w bazie danych FuelEU zgodne z przepisami sprawozdanie FuelEU, sprawozdanie z weryfikacji oraz informacje, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 15a

Dodatkowe kontrole przeprowadzane przez właściwy organ

1. W dowolnym momencie i w odniesieniu do dwóch poprzednich okresów sprawozdawczych właściwy organ państwa administrującego względem danego przedsiębiorstwa żeglugowego może, w odniesieniu do każdego z jego statków, przeprowadzić dodatkowe kontrole któregośkolwiek z poniższych:
- a) zgodne z przepisami sprawozdanie FuelEU sporządzone przy zastosowaniu art. 14 i 15;
 - b) sprawozdanie z weryfikacji sporządzone przy zastosowaniu art. 15;
 - c) obliczenia dokonane przez weryfikatora przy zastosowaniu art. 15 ust. 2.
2. Na wniosek właściwego organu przedsiębiorstwo dostarcza wszelkie niezbędne informacje lub dokumenty oraz umożliwia dostęp do pomieszczeń przedsiębiorstwa lub statku w celu ułatwienia kontroli.
3. Właściwy organ wydaje sprawozdanie z dodatkowych kontroli zawierające, w stosownych przypadkach, zaktualizowane obliczenia dokonane przy zastosowaniu art. 15a ust. 1 lit. c), zaktualizowaną kwotę nadwyżki zgodności lub zaliczkową nadwyżkę zgodności oraz zaktualizowaną kwotę kary zaradczej.

4. W przypadku gdy w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 3, stwierdzono zniekształcenia, niezgodności lub błędy w obliczeniach skutkujące niezgodnością z wymogami określonymi w art. 4 lub 5 niniejszego rozporządzenia, a w konsekwencji karą zaradczą lub zmianą kwoty już zapłaconej kary zaradczej, właściwy organ powiadamia przedsiębiorstwo o odpowiedniej kwocie kary zaradczej lub zmienionej kary zaradczej. Państwa członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwo odpowiedzialne za statek w okresie objętym dodatkowymi kontrolami zapłaciło kwotę równą karze zaradczej lub zmodyfikowanej karze zaradczej w terminie jednego miesiąca od jego powiadomienia, zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 20.
5. Właściwy organ niezwłocznie wycofuje z bazy danych FuelEU dokument zgodności FuelEU statku, którego przedsiębiorstwo nie zapłaciło w odpowiednim czasie kar, o których mowa w ust. 4, i w odpowiednim czasie powiadamia o tym fakcie przedsiębiorstwo. Wydaje ponownie dokument zgodności po zapłaceniu kwoty równej karze zaradczej, pod warunkiem że przedsiębiorstwo spełnia pozostałe warunki określone w niniejszym rozporządzeniu dotyczące posiadania tego dokumentu.
6. Ust. 5 nie ma zastosowania do statku, który został przeniesiony do przedsiębiorstwa innego niż to, które przyjęło odpowiedzialność za jego eksploatację w okresie objętym dodatkowymi kontrolami.
7. Działania, o których mowa w niniejszym artykule, a także dowód dokonania płatności, są odnotowywane niezwłocznie w bazie danych FuelEU przez podmioty wykonujące te działania.

Artykuł 15b

Narzędzia wspierające i wskazówki

Komisja opracowuje odpowiednie narzędzia monitorowania, a także wskazówki i narzędzia typowania oparte na analizie ryzyka, aby ułatwić i skoordynować działania weryfikacyjne i egzekucyjne związane z niniejszym rozporządzeniem. W miarę możliwości takie wskazówki i narzędzia udostępnia się państwom członkowskim, weryfikatorom i krajowym jednostkom akredytującym do celów wymiany informacji oraz w celu lepszego zapewnienia solidnego egzekwowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16

Baza danych FuelEU i sprawozdawczość

1. Komisja opracowuje elektroniczną bazę danych FuelEU służącą do monitorowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem, zapewnia jej funkcjonowanie i ją aktualizuje. Bazę danych FuelEU wykorzystuje się do prowadzenia rejestru działań weryfikacyjnych, bilansu zgodności statków, w tym stosowania mechanizmów dotyczących elastyczności określonych w art. 17 i 18, oraz działań związanych z uiszczaniem kar, o których mowa w art. 20, a także wydawaniem dokumentu zgodności FuelEU. Dostęp do bazy danych posiadają przedsiębiorstwa, weryfikatorzy, właściwe organy i wszelkie należycie upoważnione podmioty, krajowe jednostki akredytujące, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego i Komisja, z odpowiednimi prawami dostępu i funkcjami odpowiadającymi ich odpowiednim obowiązkom w zakresie wykonywania niniejszego rozporządzenia.
 - 1a. O wszelkich elementach zapisanych lub zmodyfikowanych w bazie danych FuelEU powiadamia się podmioty, dla których te elementy są dostępne.
2. Komisja określa za pomocą aktów wykonawczych zasady dotyczące praw dostępu oraz specyfikacje funkcjonalne i techniczne bazy danych FuelEU, w tym zasady powiadamiania i filtrowanie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Bankowanie lub pożyczanie nadwyżki zgodności między okresami sprawozdawczymi

1. Na podstawie informacji, o których mowa w art. 15 ust. 2, w przypadku gdy statek wykazuje w danym okresie sprawozdawczym nadwyżkę zgodności, przedsiębiorstwo może ją zachować w saldzie zgodności tego samego statku na potrzeby następnego okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo zapisuje bankowanie nadwyżki zgodności na poczet kolejnego okresu sprawozdawczego w bazie danych FuelEU, z zastrzeżeniem zatwierdzenia tego działania przez weryfikatora zgodności. Po wydaniu dokumentu zgodności FuelEU przedsiębiorstwo nie może już bankować nadwyżki zgodności.
2. Na podstawie informacji, o których mowa w art. 15 ust. 2, w przypadku gdy statek wykazuje deficyt zgodności za dany okres sprawozdawczy, przedsiębiorstwo może pożyczyć zaliczkową nadwyżkę zgodności w odpowiadającej wielkości z kolejnego okresu sprawozdawczego. Zaliczkową nadwyżkę zgodności dodaje się do salda statku w okresie sprawozdawczym, a zaliczkową nadwyżkę zgodności pomnożoną przez 1,1 odejmuje się od salda tego samego statku w kolejnym okresie sprawozdawczym. Nie wolno pożyczać zaliczkowej nadwyżki zgodności:
 - a) odpowiadającej iloczynowi wielkości przekraczającej o ponad 2 % wartość dopuszczalną określonej w art. 4 ust. 2 i zużycia energii przez statek, obliczoną zgodnie z załącznikiem I;
 - b) w ciągu dwóch kolejnych okresów sprawozdawczych.
3. Przedsiębiorstwo zapisuje w bazie danych FuelEU zaliczkową nadwyżkę zgodności, po jej zatwierdzeniu przez weryfikatora, do dnia 30 kwietnia roku sprawozdawczego.
4. W przypadku gdy statek nie ma żadnych zawinięć do portu w Unii w okresie sprawozdawczym i pożyczył zaliczkową nadwyżkę zgodności w poprzednim okresie sprawozdawczym, właściwy organ państwa administrującego powiadamia przedsiębiorstwo do dnia 1 czerwca roku sprawozdawczego o kwocie kary zaradczej wymienionej w art. 20 ust. 1a, której początkowo uniknięto poprzez pożyczanie tej zaliczkowej nadwyżki zgodności, pomnożonej przez 1,1.

Artykuł 18

Łączenie w pulę sald zgodności

1. Salda zgodności co najmniej dwóch statków obliczane przy zastosowaniu art. 15 ust. 2 można łączyć w pulę do celów spełnienia wymogów art. 4. Saldo zgodności statku nie może być włączone do większej liczby pul niż jedna w tym samym okresie sprawozdawczym.
2. W tym celu przedsiębiorstwo powiadamia w bazie danych FuelEU o zamiarze włączenia salda zgodności statku do puli, o przydziale całkowitego salda zgodności w danej puli każdemu pojedynczemu statkowi oraz o wyborze weryfikatora wybranego do weryfikacji tego przydziału.
- 2a. W przypadku gdy statki uczestniczące w puli kontrolowane są przez co najmniej dwa przedsiębiorstwa, zgłoszenie, w tym przydział całkowitego salda zgodności puli dla jej statków oraz wybór weryfikatora wybranego do weryfikacji przydziału całkowitego salda zgodności puli każdemu pojedynczemu statkowi, jest akceptowane przez wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa.
3. Pula jest ważna tylko wtedy, jeżeli całkowita połączona w pulę zgodność jest dodatnia, jeżeli statki, w przypadku których odnotowano deficyt zgodności obliczony przy zastosowaniu art. 15 ust. 2, nie wykazują wyższego deficytu zgodności po przydzieleniu połączonej w pulę zgodności oraz jeżeli statki, które miały nadwyżkę zgodności obliczoną przy zastosowaniu art. 15 ust. 2, nie mają deficytu zgodności po przydzieleniu zgodności z puli.
4. Statek nie zostaje włączony do puli, jeżeli nie spełnia obowiązku określonego w art. 22.
5. Jeżeli z całkowitego połączonego w pulę salda zgodności wynika nadwyżka zgodności w przypadku pojedynczego statku, stosuje się art. 17 ust. 1.
6. Art. 17 ust. 2 nie ma zastosowania do statku uczestniczącego w puli.

8. Do dnia 30 kwietnia roku sprawozdawczego wybrany weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU ostateczny skład puli i przydział całkowitego połączonego w pulę salda zgodności każdemu pojedynczemu statkowi.

Artykuł 19

Dokument zgodności FuelEU

1. Do dnia 30 czerwca roku sprawozdawczego weryfikator wydaje dokument zgodności FuelEU dla danego statku, pod warunkiem że statek nie wykazuje deficytu zgodności, po ewentualnym zastosowaniu art. 17 i 18, nie dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu oraz spełnia obowiązek określony w art. 22.
- 1a. W przypadku gdy należne są kary zaradcze na podstawie art. 20 ust. 1a lub 2a, właściwy organ państwa administrującego wydaje do dnia 30 czerwca roku sprawozdawczego dokument zgodności FuelEU dla danego statku, pod warunkiem że zapłacono kwotę równą karom zaradczym.
2. Dokument zgodności FuelEU zawiera następujące informacje:
 - a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);
 - b) nazwisko/nazwę, adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności właściciela statku;
 - c) tożsamość weryfikatora;
 - d) datę wystawienia tego dokumentu, termin jego ważności oraz okres sprawozdawczy, którego dotyczy.
3. Dokument zgodności FuelEU zachowuje ważność przez 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego lub wygasa, jeżeli w międzyczasie zostaje wydany nowy dokument.

4. Weryfikator lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa administrującego niezwłocznie rejestrują w bazie danych FuelEU wydanie jakiegokolwiek dokumentu zgodności FuelEU.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory dokumentu zgodności FuelEU, w tym szablony elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

Artykuł 20

Kary zaradcze

1. Przed dniem 1 maja roku sprawozdawczego na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z art. 15 ust. 2 i po zastosowaniu art. 17 i 18, w stosownych przypadkach, weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU zweryfikowany bilans zgodności statku.
- 1a. Państwo administrujące względem danego przedsiębiorstwa zapewnia, aby w odniesieniu do każdego z jego statków wykazujących deficyt zgodności w dniu 1 czerwca roku sprawozdawczego, po ewentualnym zatwierdzeniu przez jego właściwy organ, przedsiębiorstwo uiściło do dnia 30 czerwca roku sprawozdawczego kwotę równą karze zaradczej wynikającej z zastosowania wzoru określonego w załączniku III część B. W przypadku gdy statek wykazuje deficyt zgodności przez dwa kolejne okresy sprawozdawcze lub więcej, kwotę tę mnoży się przez $1 + (n-1)/10$, gdzie n jest liczbą kolejnych okresów sprawozdawczych, za które przedsiębiorstwo podlega karze zaradczej w odniesieniu do tego statku.
- 1b. Państwo administrujące względem danego przedsiębiorstwa zapewnia, aby w odniesieniu do każdego statku znajdującego się w sytuacji, o której mowa w art. 17 ust. 4, przedsiębiorstwo uiściło do dnia 30 czerwca roku sprawozdawczego kwotę równą karze zaradczej zgłoszonej na podstawie tego artykułu.
2. Przed dniem 1 maja roku sprawozdawczego, w stosownych przypadkach na podstawie obliczeń dokonanych na podstawie art. 15 ust. 2, weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU całkowitą liczbę godzin spędzonych przy nabrzeżu przez statek niezgodny z wymogami określonymi w art. 5.

- 2a. Państwo administrujące względem danego przedsiębiorstwa zapewnia, aby za każdy statek, który dokonał co najmniej jednego niezgodnego z przepisami zawinięcia do portu, po ewentualnym zatwierdzeniu przez jego właściwy organ, przedsiębiorstwo uiszczało do dnia 30 czerwca roku sprawozdawczego kwotę równą karze zaradczej wynikającej z pomnożenia kwoty 1,5 EUR przez ustalone całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną statku cumującego oraz przez całkowitą zaokrągloną liczbę godzin spędzonych podczas postoju statku niezgodnie z wymogami określonymi w art. 5.
- 2b. Państwa członkowskie posiadają niezbędne ramy prawne i administracyjne na szczeblu krajowym, aby zapewnić wypełnienie obowiązków dotyczących nakładania, uiszczania i pobierania kar zaradczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
3. Działania, o których mowa w niniejszym artykule, a także dowód dokonania płatności, są odnotowywane niezwłocznie w bazie danych FuelEU przez podmioty, które wykonały te działania.
- 3a. Przedsiębiorstwo pozostaje odpowiedzialne za uiszczenie kar zaradczych bez uszczerbku dla możliwości zawierania z komercyjnymi operatorami statku umów przewidujących zobowiązanie operatora do zwrotu przedsiębiorstwu zapłaty kar zaradczych, o których mowa w niniejszym artykule, w przypadku gdy odpowiedzialność za zakup paliwa lub eksploatację statku zostaje przejęta przez tego operatora komercyjnego. Do celów niniejszego ustępu eksploatacja statku oznacza określenie przewożonego ładunku, trasy i prędkości statku.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby zmienić załącznik III w celu dostosowania współczynnika określonego w komórkach 7 tabeli w części B tego załącznika i stosowanego we wzorze, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w oparciu o zmiany kosztów energii, oraz w celu zmiany współczynnika liczbowego określonego w ust. 2a niniejszego artykułu w oparciu o indeksację średniego kosztu energii elektrycznej w Unii.

5. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby dochody uzyskane z kar zaradczych lub równoważnik finansowej wartości tych dochodów były wykorzystywane do wspierania szybkiego wdrożenia i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim przez stymulowanie produkcji większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwianie budowy odpowiednich obiektów do bunkrowania lub podłączeń do portów elektrycznych w portach i wspieranie rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji.

Artykuł 22

Obowiązek posiadania ważnego dokumentu zgodności FuelEU

1. Do dnia 30 czerwca roku sprawozdawczego statki zawijające do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, wpływające do takiego portu, przebywające w nim lub je opuszczające, które odbyły rejsy w tym okresie sprawozdawczym, posiadają ważny dokument zgodności FuelEU.
2. Dokument zgodności FuelEU wydany dla zainteresowanego statku zgodnie z art. 19 stanowi dowód zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 23

Egzekwowanie

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie przekazują te przepisy Komisji w terminie do dnia [dd/mm/20xx] oraz bez zbędnej zwłoki zgłaszają Komisji wszelkie późniejsze zmiany.
2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie podlegającym jego jurysdykcji przeprowadzana zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowała sprawdzenie, czy na statku znajduje się ważny dokument zgodności FuelEU.

3. W przypadku statków, które nie przedstawiły ważnego dokumentu zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia może, w odniesieniu do statku niepływającego pod banderą tego państwa członkowskiego i po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości przekazania uwag, wydać nakaz wydalenia. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia podejmie decyzję o wydaniu nakazu wydalenia, powiadamia o tym Komisję, pozostałe państwa członkowskie i zainteresowane państwo bandery za pośrednictwem bazy danych FuelEU. Każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, odmawia statkowi objętemu nakazem wydalenia wejścia do wszelkich swoich portów, dopóki przedsiębiorstwo nie wywiązało się ze swoich obowiązków. W przypadku gdy statek pływa pod banderą państwa członkowskiego i wchodzi do jednego z jego portów lub stwierdzono, że nie spełnił powyższych obowiązków, gdy znajduje się w jednym z jego portów, zainteresowane państwo członkowskie, po umożliwieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu zgłoszenia uwag, zarządza zatrzymanie bandery do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo z jego obowiązków.
4. Wywiązanie się z tych obowiązków potwierdza się przedstawieniem ważnego dokumentu zgodności FuelEU właściwemu organowi krajowemu, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp pozostaje bez uszczerbku dla przepisów prawa międzynarodowego mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.
5. Państwa członkowskie zgłaszają nałożenie kar na określony statek Komisji, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery za pośrednictwem bazy danych FuelEU.

Artykuł 24
Prawo do przeglądu

1. Przedsiębiorstwa mają prawo złożyć wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń i pomiarów przekazanych im przez weryfikatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym przeglądu odmowy wystawienia dokumentu zgodności FuelEU na podstawie art. 19 ust. 1. Wniosek o dokonanie przeglądu należy złożyć do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym weryfikator jest akredytowany, w ciągu jednego miesiąca od powiadomienia o wyniku obliczenia lub pomiaru dokonanego przez weryfikatora.
3. Decyzje podjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy państwa członkowskiego podlegają kontroli sądu państwa członkowskiego tego właściwego organu.

Artykuł 25
Właściwe organy

Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia („właściwy organ”). Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe tych organów. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz właściwych organów.

ROZDZIAŁ VI

UPRAWNIENIA DELEGOWANE I WYKONAWCZE ORAZ PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 4, art. 9 ust. 4 i art. 20 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 4, art. 9 ust. 4 i art. 20 ust. 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 4, art. 9 ust. 4 i art. 20 ust. 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 27

Procedura komitetowa

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na podstawie rozporządzenia (WE) 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady²⁵. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

²⁵ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

Sprawozdanie i przegląd

0. W terminie jednego roku od opublikowania niniejszego rozporządzenia Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie analizujące spójność i ewentualne powielanie się przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2015/757. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (UE) 2015/757 w celu zapewnienia przedsiębiorstwom niepowtarzalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji.
1. Do dnia 31 grudnia 2027 r. i następnie co pięć lat Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wyników oceny działania niniejszego rozporządzenia oraz zmian w zakresie technologii i rynku paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, technologii bezemisyjnych w transporcie morskim i zasilania energią elektryczną z lądu, w tym na kotwiczowisku, oraz ich wpływu na sektor morski w Unii. Komisja rozważy wprowadzenie możliwych zmian dotyczących między innymi:
 - 0) zakresu geograficznego i przedmiotowego niniejszego rozporządzenia, o których mowa w art. 2;
 - a) wartości dopuszczalnej, o której mowa w art. 4 ust. 2, z myślą o realizacji celów określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. ustanawiającym ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej;
 - b) typów i wielkości statków, do których stosuje się art. 5 ust. 1, oraz rozszerzenia obowiązków, o których mowa w art. 5 ust. 1, na statki na kotwiczowisku;
 - c) wyjątków wymienionych w art. 5 ust. 3;
 - d) rozliczalności energii elektrycznej dostarczanej za pośrednictwem zasilania energią elektryczną z lądu oraz współczynnika emisji WtT związanego z tą energią elektryczną, określonego w załączniku I;
 - e) możliwości uwzględnienia specjalnych mechanizmów dotyczących najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych o znacznym potencjale w zakresie obniżenia emisji w celu stworzenia jasnych i przewidywalnych ram

prawnych oraz zachęcenia do rozwoju rynku i wdrażania takich paliw, jak paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego;

- f) obliczenia salda zgodności dla statków ubiegających się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z żeglugi w warunkach lodowych lub ze względu na ich klasę lodową określoną w załącznikach III i IV, oraz ewentualnego przedłużenia obowiązywania tych przepisów po dniu 31 grudnia 2029 r.

- 2. W przypadku przyjęcia przez Międzynarodową Organizację Morską globalnej normy paliwowej o niskim poziomie emisji gazów cieplarnianych w transporcie morskim Komisja niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż do dnia 30 września 2028 r., przedstawia sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W tym sprawozdaniu Komisja analizuje ten globalny środek pod kątem jego ambicji w świetle celów porozumienia paryskiego i jego ogólnej integralności środowiskowej. Bada również wszelkie kwestie związane z możliwym powiązaniem lub dostosowaniem niniejszego rozporządzenia do tego środka, w tym potrzebę unikania podwójnego uwzględnienia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia, spójny z unijnymi zobowiązaniami w zakresie emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce, oraz w celu zachowania integralności środowiskowej i skuteczności działania Unii w dziedzinie klimatu.

Artykuł 29

Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE

Do wykazu zawartego w załączniku IV do dyrektywy 2009/16/WE dodaje się punkt w brzmieniu:
„51. Dokument zgodności FuelEU wydany zgodnie z rozporządzeniem (UE) xxxx w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim.”.

Artykuł 30

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r., z wyjątkiem art. 7 i 8, które stosuje się od dnia 31 sierpnia 2024 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca/Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodnicząca/Przewodniczący

METODYKA USTALANIA INTENSYWNOŚCI EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH POCHODZĄCYCH Z ZUŻYCIA ENERGII NA STATKU

Do celów obliczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z zużycia energii na statku stosuje się następujący wzór, zwany równaniem (1):

Wskaźnik intensywności emisji gazów cieplarnianych	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel\ M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n fuel\ M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^n fuel\ \sum_j^m engine\ M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{slip\ j} \right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW,slip,j} \right) \right]}{\sum_i^n fuel\ M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$

Równanie (1)

zawarty w nim poniższy wzór nazywany jest równaniem (2):

$$CO_{2eq\ TtW,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i \quad \text{Równanie (2)}$$

Termin	Wyjaśnienie
i	Wskaźnik odpowiadający paliwom dostarczonym na statek w okresie sprawozdawczym.
j	Wskaźnik odpowiadający jednostkom zużywającym paliwo na statku. Do celów niniejszego rozporządzenia uwzględnia się następujące jednostki zużywające paliwo: silniki główne, silniki pomocnicze, kotły, ogniwa paliwowe i spalarnie odpadów.
k	Wskaźnik odpowiadający punktom przyłączenia zasilania energią elektryczną z lądu.
n	Całkowita liczba paliw dostarczonych na statek w okresie sprawozdawczym.
c	Całkowita liczba punktów przyłączenia zasilania energią elektryczną z lądu.
m	Całkowita liczba jednostek zużywających paliwo
$M_{i,j}$	Masa paliwa i zużywanego przez jednostki zużywające energię j [gFuel].
E_k	Energia elektryczna doprowadzana na statek do każdego punktu przyłączenia zasilania energią elektryczną z lądu k [MJ].
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Współczynnik emisji gazów cieplarnianych WtT paliwa i [gCO _{2eq} /MJ].
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Współczynnik emisji gazów cieplarnianych WtT związany z energią elektryczną doprowadzaną na statek cumujący do każdego punktu przyłączenia zasilania energią elektryczną z lądu k [gCO _{2eq} /MJ].
LCV_i	Dolna wartość kaloryczna paliwa i [MJ/gFuel].

RWD_i	W przypadku gdy paliwo i jest paliwem odnawialnym pochodzenia niebiologicznego, można zastosować współczynnik motywujący wynoszący 2 za okres do dnia 1 stycznia 2030 r. i 1,5 za okres od dnia 1 stycznia 2030 r. do dnia 1 stycznia 2035 r. W przeciwnym razie $RWD_i = 1$.
$C_{engineslipj}$	Współczynnik paliwa[...] niespalonego jako procent masy paliwa i zużytego przez jednostkę zużywającą paliwo j [%]. C_{slip} obejmuje emisje niezorganizowane i utracone[...].
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2}$	Współczynniki emisji gazów cieplarnianych TtW według paliwa spalane w jednostce zużywającej paliwo j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtW,j}$	Ekwiwalent CO ₂ emisji TtW paliwa spalane i w jednostce zużywającej paliwo j [gCO ₂ eq/gFuel]. $CO_{2eq,TtW,j} = (C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_{sfN_2O,j}$	Współczynniki emisji gazów cieplarnianych TtW według paliwa utraconego na rzecz [...] jednostki zużywającej paliwo j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	Ekwiwalent CO ₂ emisji TtW paliwa utraconego i na rzecz jednostki zużywającej paliwo j [gCO ₂ eq/gFuel]. $CO_{2eq,TtWslippage,j} = (C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ gdzie: C_{sfCO_2} , i C_{sfN_2O} , wynoszą zero.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Współczynniki globalnego ocieplenia dotyczące CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O na przestrzeni 100 lat, zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, załącznik V część C pkt 4.

Do celów niniejszego rozporządzenia składnik $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq,electricity,k}$ w liczniku równania (1) wynosi zero.

Metoda określania $[M_i]$

Masę paliwa $[M_i]$ określa się przy użyciu ilości zgłoszonej zgodnie z ramami sprawozdawczości określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/757 w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia w oparciu o metodykę monitorowania wybraną przez dane przedsiębiorstwo.

Metoda określania współczynników emisji gazów cieplarnianych WtT

Emisje WtT określa się na podstawie metodyki zawartej w niniejszym załączniku zgodnie z równaniem (1).

Wartości domyślne współczynników emisji gazów cieplarnianych WtT ($CO_{2eqWtT,i}$) zawarto w załączniku II.

W przypadku paliw kopalnych stosuje się wyłącznie wartości domyślne podane w załączniku II.

Mogą być stosowane wartości rzeczywiste, pod warunkiem że są poświadczone w ramach systemu uznanego przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001 w odniesieniu do biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych, przy zastosowaniu art. 9 ust. 3.

Dokument dostawy paliwa

Zgodnie z obowiązującymi przepisami załącznika VI do konwencji MARPOL dokument dostawy paliwa jest obowiązkowy, a informacje, które należy w nim zawrzeć, są szczegółowo określone.

Do celów niniejszego rozporządzenia:

0) Dokumenty dostawy paliwa obejmujące paliwa inne niż paliwa kopalne stosowane na statku uzupełnia się o następujące informacje dotyczące tych paliw:

- Dolna wartość kaloryczna [MJ/g].
- W przypadku biopaliw wartości *E* ustalone zgodnie z metodami określonymi w dyrektywie (UE) 2018/2001, załącznik V część C i załącznik VI część B [gCO₂eq/MJ] oraz powiązane dowody zgodności z przepisami określonymi w tej dyrektywie w odniesieniu do tych paliw, określające ścieżkę produkcji paliwa.
- W przypadku paliw innych niż paliwa kopalne i biopaliwa współczynnik emisji gazów cieplarnianych *W_T Co₂eq* [gCO₂eq/gFuelMJ] i powiązane świadectwo określające ścieżkę produkcji paliwa.

[W przypadku mieszania produktów informacje wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia podaje się dla każdego produktu].

Dokument dostawy energii elektrycznej

Do celów niniejszego rozporządzenia dokumenty dostawy energii elektrycznej dotyczące energii elektrycznej doprowadzanej na statek zawierają co najmniej następujące informacje:

dostawca: nazwa, adres, telefon, e-mail, przedstawiciel

statek odbierający: numer IMO (MMSI), nazwa statku, rodzaj statku, bandera, przedstawiciel statku

port: nazwa, położenie (LOCODE), terminal / miejsce postoju

punkt przyłączenia zasilania energią elektryczną z lądu: szczegóły dotyczące punktu przyłączenia

czas zasilania energią elektryczną z lądu: data/godzina rozpoczęcia/zakończenia

energia dostarczona: część mocy przypisana do punktu zasilania (w stosownych przypadkach) [kW], zużycie energii elektrycznej (kWh) w okresie rozliczeniowym, informacje na temat mocy szczytowej (jeżeli są dostępne)

pomiary.

Metoda określania współczynników emisji gazów cieplarnianych TtW

Emisje TtW określa się na podstawie metodyki zawartej w niniejszym załączniku zgodnie z równaniem (1) i równaniem (2).

Wartości domyślne współczynników emisji gazów cieplarnianych TtW ($CO_{2eq,TtW,j}$) zawarto w załączniku II.

Zgodnie z planem monitorowania, o którym mowa w art. 7, i po dokonaniu oceny przez weryfikatora można zastosować inne metody, takie jak bezpośredni pomiar ekwiwalentu CO_{2eq} , testy laboratoryjne, jeżeli zwiększy to ogólną dokładność obliczeń, przy zastosowaniu art. 9 ust. 4.

Metoda określania emisji niezorganizowanej i utraconej TtW

Emisja niezorganizowana i utracona to emisja pochodząca z paliwa, które nie dociera do komory spalania jednostki spalania paliw lub które nie jest zużywane przez jednostkę zużywającą paliwo, ponieważ nie ulega spalaniu, ulatnia się lub wycieka z układu. Do celów niniejszego rozporządzenia emisję niezorganizowaną i utraconą ujmuje się jako procent masy paliwa zużywanego przez jednostkę zużywającą paliwo. Wartości domyślne przedstawiono w załączniku II.

Metody określania współczynników motywujących związanych z zastępczymi źródłami energii

Jeżeli na pokładzie zainstalowano zastępcze źródła energii, można zastosować współczynnik motywujący z tytułu zastępczych źródeł energii. W przypadku energii wiatrowej taki współczynnik motywujący określa się w następujący sposób:

Współczynnik motywujący z tytułu zastępczych źródeł energii – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

gdzie:

- P_{Wind} to dostępna moc skuteczna układów napędowych wspomaganych wiatrem i odpowiada $f_{eff} * P_{eff}$ obliczonemu zgodnie z wytycznymi z 2021 r. w sprawie traktowania innowacyjnych technologii efektywności energetycznej do obliczania i weryfikacji uzyskanych EEDI i EEXI (MEPC.1/Circ.896);
- P_{Prop} to moc napędowa statku i odpowiada P_{ME} zgodnie z definicją zawartą w wytycznych z 2018 r. w sprawie metody obliczania uzyskanego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności

energetycznej (EEDI) dla nowych statków (rezolucja IMO MEPC.308(73), z późniejszymi zmianami) oraz w wytycznych z 2021 r. w sprawie metody obliczania uzyskanego wskaźnika efektywności energetycznej istniejących statków (EEXI) (rezolucja IMO MEPC.333(76)). W przypadku gdy zainstalowany jest silnik wałowy lub większa ich liczba, $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI(i),shaft}}$.

Następnie oblicza się wskaźnik intensywności emisji gazów cieplarnianych statku poprzez pomnożenie wyniku równania (1) przez współczynnik motywujący.

DOMYŚLNE WSPÓŁCZYNNIKI EMISJI

Domyślne współczynniki emisji zawarte w poniższej tabeli stosuje się w celu określenia wskaźnika intensywności emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem przypadków, gdy przedsiębiorstwa odchodzą od tych domyślnych współczynników emisji przy zastosowaniu art. 9 ust. 3 i 4.

W tabeli:

TBM oznacza „do zmierzenia” („to be measured”);

N/A oznacza „brak informacji” („not available”);

myślnik oznacza „nie dotyczy”.

E ustala się zgodnie z metodami określonymi w dyrektywie (UE) 2018/2001, załącznik V część C i załącznik VI część B.

W przypadku gdy w danej komórce jest TBM albo N/A, stosuje się najwyższą wartość domyślną klasy paliwa w tej samej kolumnie. Jeżeli dla danej klasy paliwa wszystkie komórki w tej samej kolumnie wskazują TBM albo N/A, stosuje się wartość domyślną najmniej korzystnej ścieżki paliw kopalnych.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Klasa paliwa	Nazwa ścieżki	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO _{2eq} WtT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Klasa jednostki zużywającej paliwo	C _{fCO₂} $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fCH₄} $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fN₂O} $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{slip} jako % masy paliwa zużywanego przez silnik
Paliwa kopalne	HFO ISO 8217 klasy od RME do	0,0405	13,5	Wszystkie silniki spalinowe	3,114	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	RMK							
	LSFO	0,0405	13,2 surowe 13,7 mieszanina	Wszystkie silniki spalinowe	3,151	0,00005	0,00018	–
	ULSFO	0,0405	13,2	Wszystkie silniki spalinowe	3,114	0,00005	0,00018	–
	VLSFO	0,041	13,2	Wszystkie silniki spalinowe	3,206	0,00005	0,00018	–
	LFO ISO 8217 klasy od RMA do RMD	0,041	13,2	Wszystkie silniki spalinowe	3,151	0,00005	0,00018	–
	MDO MGO ISO 8217 klasy od DMX do DMB	0,0427	14,4	Wszystkie silniki spalinowe	3,206	0,00005	0,00018	–
	LNG	0,0491	18,5	LNG Otto (dwupaliwo we o średniej prędkości)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dwupaliwo we o niskiej prędkości)				1,7
				LNG Diesel (dwupaliwo we o niskiej prędkości)				0,2
				LBSI				N/A
	LPG	0,046	7,8	Wszystkie silniki spalinowe	3,030 butan 3,000 propan	TBM	TBM	N/A
	H2 (gaz ziemny)	0,12	132	Ogniwa paliwowe	0	0	–	=
				ICE	0	0	TBM	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	NH3 (gaz ziemny)	0,0186	121	Brak silnika	0	0	TBM	–
	Metanol (gaz ziemny)	0,0199	31,3	Wszystkie silniki spalinowe	1,375	TBM	TBM	–
Biopaliwa ciekłe	Etanol Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001	Wartość określona w załączniku III do dyrektywy (UE) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Wszystkie silniki spalinowe	1,913	TBM	TBM	–
	Biodiesel Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001			Wszystkie silniki spalinowe	2,834	TBM	TBM	–
	Hydrolorafinowany olej roślinny (HVO) Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001			Wszystkie silniki spalinowe	3,115	0,00005	0,00018	–
	Skroplony biometan jako paliwo transportowe (Bio-LNG) Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001			LNG Otto (dwupaliwo we o średniej prędkości)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dwupaliwo we o niskiej prędkości)				1,7
				LNG Diesel (dwupaliwo we)				0,2
				LBSI				N/A

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Biometanol Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2 001		WtT	TtW				
				Wszystkie silniki spalinowe	1,375	TBM	TBM	–
				Wszystkie silniki spalinowe	3,115	0,00005	0,00018	–
Biopaliwa gazowe	Bio-H2 Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2 001	Wartość określona w załączniku III do dyrektywy (UE) 2018/2 001	N/A	Ogniwa paliwowe	0	0	0	–
				ICE	0	0	TBM	
Paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicz nego – e-paliwa	e-diesel	0,0427	N/A	Wszystkie silniki spalinowe	3,206	0,00005	0,00018	–
	e-metanol	0,0199	N/A	Wszystkie silniki spalinowe	1,375	0,00005	0,00018	–
	e-LNG	0,0491	N/A	LNG Otto (dwupaliwo we o średniej prędkości)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dwupaliwo we o niskiej prędkości)				1,7
				LNG Diesel (dwupaliwo we)				0,2
				LBSI				N/A
	e-H2	0,12	N/A	Ogniwa paliwowe	0	0	0	–
				ICE	0	0	TBM	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	e-NH3	0,0186	N/A	Ogniwa paliwowe	0	N/A	TBM	N/A
				ICE	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	E-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	–
Inne	Energia elektryczna	–	KOSZYK ENERGETYCZNY UE	Zasilanie energią elektryczną z lądu	–	–	–	–

W kolumnie 1 określono klasę paliw: paliwa kopalne, biopaliwa ciekłe, biopaliwa gazowe, e-paliwa.

W kolumnie 2 określono nazwę lub ścieżkę dostępu odpowiednich paliw w ramach danej klasy.

W kolumnie 3 określono dolną wartość kaloryczną paliw wyrażoną w [MJ/g]. W przypadku biopaliw ciekłych przelicza się na MJ/g i stosuje wartości energetycznej według wagi (dolna wartość kaloryczna, MJ/kg), określone w załączniku III do dyrektywy (UE) 2018/2001.

W kolumnie 4 określono współczynniki emisji gazów cieplarnianych WtT w [gCO_{2eq}/MJ].

W przypadku biopaliw ciekłych wartości domyślne oblicza się przy użyciu wartości *E* ustalonych zgodnie z metodami określonymi w dyrektywie (UE) 2018/2001, załącznik V część C (dla wszystkich biopaliw ciekłych z wyjątkiem bio-LNG) i załącznik VI część B (dla bio-LNG), oraz na podstawie wartości domyślnych związanych z danym biopaliwem wykorzystywanym jako paliwo transportowe i jego ścieżką produkcji, określonych w tej dyrektywie, załącznik V części D i E (dla wszystkich biopaliw ciekłych z wyjątkiem bio-LNG) i załącznik VI część D (dla bio-LNG). Wartości *E* należy jednak skorygować poprzez odjęcie ilorazu wartości zawartych w kolumnie 6 (*c_f* CO₂) i kolumnie 3 (LCV). Jest to wymagane w niniejszym rozporządzeniu, które rozdziela obliczenia WtT i TtW, aby uniknąć podwójnego liczenia emisji.

W przypadku paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego wartości domyślne należy obliczać przy użyciu metody określonej w akcie delegowanym przyjętym na podstawie art. 28 ust. 5 dyrektywy (UE) 2018/2001²⁶.

²⁶ Lub na podstawie odpowiednich przepisów zmienionej dyrektywy zgodnie z postępowaniem współprawodawców.

W kolumnie 5 określono główne rodzaje/klasę jednostek zużywających paliwo, takich jak 2- i 4-suwowe silniki spalinowe pracujące zgodnie z cyklem Diesla lub cyklem Otta, silniki o zapłonie iskrowym zasilane gazem o mieszaninie ubogiej, turbiny gazowe, ogniwa paliwowe itp.

Kolumna 6 zawiera współczynnik emisji C_f dotyczący CO_2 w $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$. Stosuje się wartości współczynników emisji określone w rozporządzeniu (UE) 2015/757. W przypadku wszystkich tych paliw, których nie uwzględniono w rozporządzeniu (UE) 2015/757, wartości domyślne są określone w tabeli.

Kolumna 7 zawiera współczynnik emisji C_f dotyczący metanu w $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$. W przypadku paliw LNG C_f dotyczący metanu wynosi zero.

Kolumna 8 zawiera współczynnik emisji C_f dotyczący podtlenku azotu w $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$.

W kolumnie 9 określono część paliwa utraconą w postaci emisji niezorganizowanej i utraconej (C_{slip}), mierzoną jako % masy paliwa zużytego przez daną jednostkę zużywającą paliwo. Jeżeli chodzi o takie paliwa jak LNG, w przypadku których powstają emisje niezorganizowane i utracone, wielkość emisji niezorganizowanej i utraconej przedstawiona w tabeli jest wyrażona w % masy zużytego paliwa (kolumna 9). Wartości C_{slip} w tabeli oblicza się przy obciążeniu silnika na poziomie 50 %.

**WZORY SŁUŻĄCE DO OBLICZANIA SALDA ZGODNOŚCI I KARY ZARADCZEJ
OKREŚLONEJ W ART. 20 UST. 1A****A. WZÓR SŁUŻĄCY DO OBLICZANIA SALDA ZGODNOŚCI STATKU**

Do celów obliczania salda zgodności statku wykorzystuje się następujący wzór:

Saldo zgodności [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	---

gdzie:

gCO_{2eq}	
GHGIE _{target}	Wartość dopuszczalna intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku zgodnie z art. 4 ust. 2 niniejszego rozporządzenia
GHGIE _{actual}	Średnia roczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku obliczona dla odpowiedniego okresu sprawozdawczego

Do dnia 31 grudnia 2029 r. w przypadku każdego statku o klasie lodowej IC, IB, IA lub IA Super lub równoważnej klasie lodowej przedsiębiorstwo może zwrócić się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z żeglugi w warunkach lodowych lub z powodu klasy lodowej IA lub IA Super. W takim przypadku do celów obliczenia powyższego salda zgodności wartości M_i zastępuje się skorygowaną masą paliwa M_{iA} określoną w załączniku IV, a wartość GHGIE_{actual}, którą należy zastosować do obliczenia salda zgodności, należy ponownie obliczyć wraz z odpowiednimi wartościami M_{iA} .

B. WZÓR SŁUŻĄCY DO OBLICZANIA KARY ZARADCZEJ OKREŚLONEJ W ART. 20 UST. 1A

Kwotę kary zaradczej określonej w art. 20 ust. 1a oblicza się w następujący sposób:

Kara zaradcza =	$\frac{ (Compliancebalance) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
--------------------	---

1. Kara zaradcza	2. w EUR
3. abs (Saldo zgodności)	4. to wartość bezwzględna salda zgodności
5. 41000	6. to 1 tona metryczna VLSFO równoważna 41000 MJ
7. 2400	8. to kwota do zapłaty w EUR za równoważną tonę metryczną VLSFO

OBLICZANIE SKORYGOWANEJ MASY PALIWA NA POTRZEBY ŻEGLUGI W WARUNKACH LODOWYCH

W niniejszym załączniku opisano sposób obliczania:

- dodatkowej energii wynikającej z właściwości technicznych statku o klasie lodowej IA lub IA Super lub równoważnej klasie lodowej
- dodatkowej energii wynikającej z żeglugi w warunkach lodowych, zużytej przez statek o klasie lodowej IC, IB, IA lub IA Super lub równoważnej klasie lodowej
- skorygowanej masy [MiA] po odliczeniu dodatkowej energii, przydzielonej do każdego paliwa i

Dodatkowa energia wynikająca z klasy lodowej

Dodatkową energię wynikającą z właściwości technicznych statku o klasie lodowej IA lub IA Super lub równoważnej klasie lodowej oblicza się następująco:

$$E_{\text{dodatkowa wynikająca z klasy lodowej}} = 0.05 \times (E_{\text{rejsy, łącznie}} - E_{\text{dodatkowa wynikająca z warunków lodowych}})$$

gdzie *E_{rejsy, łącznie}* oznacza całkowitą ilość energii zużytej na wszystkie rejsy, a *E_{dodatkowa wynikająca z warunków lodowych}* – dodatkowe zużycie energii wynikające z żeglugi w warunkach lodowych.

Całkowitą energię zużytą na wszystkie rejsy oblicza się następująco:

$$E_{\text{rejsy, łącznie}} = \sum M_{i, \text{rejsy, łącznie}} \times LCV_i$$

gdzie *M_{i, rejsy, łącznie}* oznacza masę paliwa *i* zużytą na wszystkie rejsy w ramach zakresu stosowania rozporządzenia, *LCV_i* – dolną wartość kaloryczną paliwa *i*.

Dodatkowa energia wynikająca z klasy żeglugi w warunkach lodowych

Dodatkowe zużycie energii wynikające z żeglugi w warunkach lodowych oblicza się następująco:

$$E_{\text{dodatkowa wynikająca z warunków lodowych}} = E_{\text{rejsy, łącznie}} - E_{\text{rejsy, wody otwarte}} - E_{\text{rejsy, warunki lodowe, skorygowana}}$$

gdzie *E_{rejsy, wody otwarte}* oznacza energię zużytą podczas rejsów na wodach otwartych, a *E_{rejsy, warunki lodowe, skorygowana}* – skorygowaną energię zużytą w warunkach lodowych.

E_{dodatkowa wynikająca z warunków lodowych} nie może być wyższa niż $1,3 \times E_{\text{rejsy, wody otwarte}}$

Energię zużytą w rejsach, które obejmują żeglugę wyłącznie w wodach otwartych, oblicza się następująco:

$$E_{\text{rejsy, wody otwarte}} = E_{\text{rejsy, łącznie}} - E_{\text{rejsy, warunki lodowe}}$$

gdzie *E_{rejsy, warunki lodowe}* oznacza energię zużytą na żeglugę w warunkach lodowych, którą oblicza się następująco:

$$E_{rejsy, warunki lodowe} = \sum M_i rejsy, warunki lodowe \times LCV_i$$

gdzie *M_i*, *rejsy, warunki lodowe* oznacza masę paliwa *i* zużytego do żeglugi w warunkach lodowych.

Skorygowaną energię zużytą w warunkach lodowych oblicza się następująco:

$$E_{rejsy, warunki lodowe, skorygowane} = D_{warunki lodowe} \times (E/D)_{wody otwarte}$$

gdzie:

D_{warunki lodowe} oznacza zagregowaną odległość przebytą podczas rejsu żeglugi w warunkach lodowych w ramach zakresu rozporządzenia.

(E/D)_{wody otwarte} jest zużyciem energii w przeliczeniu na odległość przebytą w wodach otwartych, co oblicza się następująco:

$$(E/D)_{wody otwarte} = (E_{rejsy, łącznie} - E_{rejsy, warunki lodowe}) / (D_{łącznie} - D_{warunki lodowe})$$

gdzie:

E_{rejsy, warunki lodowe} oznacza zużycie energii podczas żeglugi w warunkach lodowych, a *D_{łącznie}* jest zagregowaną roczną odległością przebytą w ramach zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Całkowita dodatkowa energia lodowa wynikająca z klasy lodowej i żeglugi w warunkach lodowych

$E_{dodatkowa lodowa} = E_{dodatkowa wynikająca z klasy lodowej} + E_{dodatkowa wynikająca z warunków lodowych}$

Skorygowana masa [*M_{i A}*]

Przedsiębiorstwo przydziela całkowitą dodatkową energię na pokonanie lodu *E_{i dodatkowa lodowa}* do różnych paliw i stosowanych w ciągu roku przy następujących warunkach:

$$\sum E_{i dodatkowa lodowa} = E_{dodatkowa lodowa}$$

$$\text{Dla każdego paliwa } i, E_{i dodatkowa lodowa} \leq M_i \times LCV_i$$

Skorygowaną masę paliwa [*M_{i A}*] oblicza się następująco:

$$M_{i A} = M_i - E_{i dodatkowa lodowa} / LCV_i$$