

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/1805**z dnia 13 września 2023 r.****w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 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-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Około 75 % towarów w handlu zewnętrznym Unii jest transportowanych drogą morską, w handlu wewnętrznym Unii jest to 31 %. Co roku w portach państw członkowskich wchodzi na pokład lub z niego schodzi 400 milionów pasażerów, z czego około 14 milionów to pasażerowie wycieczkowych statków pasażerskich. Transport morski stanowi zatem istotny element unijnego systemu transportowego i odgrywa kluczową rolę w gospodarce Unii. Na rynku transportu morskiego między podmiotami gospodarczymi w Unii i poza nią panuje silna konkurencja, dla której niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i sprawne funkcjonowanie 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 transportu morskiego lub porty w niekorzystnej sytuacji w stosunku do ich konkurentów z sektora transportu morskiego lub z innych sektorów transportu. Ta wada z kolei może skutkować utratą konkurencyjności branży transportu morskiego, mniejszą liczbą miejsc pracy oraz gorszą jakością sieci połączeń dla obywateli i przedsiębiorstw.
- (2) Zgodnie ze sprawozdaniem na temat niebieskiej gospodarki UE w 2022 r. niebieska gospodarka UE stworzyła w 2014 r. łącznie około 5,7 mln miejsc pracy, z czego 3,2 mln utworzono dzięki bezpośredniemu zatrudnieniu w istniejących sektorach, a dodatkowe 2,5 mln – dzięki powiązanym łańcuchom dostaw. W sprawozdaniu tym stwierdzono również, że same unijne porty morskie utworzyły w 2014 r. około 2,5 mln miejsc pracy (bezpośrednich i pośrednich). Z tej liczby miejsc pracy jedynie około 0,5 mln jest ujęte w statystykach sektorowych, ponieważ porty morskie generują zatrudnienie i korzyści gospodarcze w innych sektorach, takich jak usługi logistyki i żegluga morskiej. W 2019 r. siedem istniejących sektorów niebieskiej gospodarki UE wygenerowało wartość dodaną brutto w wysokości 183,9 mld EUR ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 152 z 6.4.2022, s. 145.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lipca 2023 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 25 lipca 2023 r.

⁽³⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa, Wspólne Centrum Badawcze, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J. i in., The EU Blue economy Report 2022, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2022, <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/156eecd-d7eb-11ec-a95f-01aa75ed71a1>.

- (3) Zgodnie z dokumentem roboczym służb Komisji towarzyszącym komunikatowi Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” w porównaniu z innymi środkami transportu transport morski pozostaje najbardziej efektywnym pod względem emisji dwutlenku węgla środkiem transportu na tonokilometr. Jednocześnie ruch statków w portach Europejskiego Obszaru Gospodarczego odpowiada za około 11 % wszystkich unijnych emisji CO₂ z transportu i 3–4 % wszystkich emisji CO₂ w UE. Jeżeli nie zostaną podjęte dalsze działania, należy się spodziewać, że emisje CO₂ z transportu morskiego wzrosną. Wszystkie sektory gospodarki Unii mają przyczynić się do szybkiej redukcji emisji gazów cieplarnianych w kierunku zerowych emisji gazów cieplarnianych netto najpóźniej do 2050 r., jak przewidziano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 ⁽⁴⁾. Jest zatem bardzo ważne, aby Unia opracowała odpowiedni scenariusz szybkiej transformacji ekologicznej sektora transportu morskiego, który przyczyniłby się do zachowania i dalszego wspierania jej pozycji jako globalnego lidera w dziedzinie ekologicznych technologii, usług i rozwiązań oraz do dalszego pobudzania tworzenia miejsc pracy w powiązanych z nimi łańcuchach wartości, przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności.
- (4) Aby podkreślić zobowiązanie Unii w zakresie klimatu podjęte w ramach porozumienia paryskiego ⁽⁵⁾ przyjętego na mocy Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (zwanego dalej „porozumieniem paryskim”), rozporządzenie (UE) 2021/1119 ma na celu ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) 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 promować i przyspieszyć stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych produkowanych w sposób zrównoważony, w tym w sektorze transportu morskiego, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. Niezbędna technologia musi zostać opracowana i być wdrażana do 2030 r., aby umożliwić przygotowanie się na znacznie szybsze zmiany po tym terminie. Jest także bardzo ważne, by promować innowacyjność i wspierać badania nad nowymi i przyszłymi innowacjami, takimi jak nowe paliwa alternatywne, ekoprojekty, materiały pochodzenia biologicznego, napęd wiatrowy i napęd wspomagany wiatrem.
- (5) 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 przedsiębiorstwa i operatorów. Środki z zakresu polityki powinny być zatem racjonalne pod względem kosztów. 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 państwach trzecich i przewozić duże ilości paliwa, co może również przyczynić się do ryzyka utraty konkurencyjności portów unijnych w stosunku do portów spoza Unii. Sytuacja taka może 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 statków zawijających do portów morskich 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.
- (6) Sektor transportu morskiego podlega silnej konkurencji międzynarodowej. Znaczne różnice w obciążeniach regulacyjnych między państwami bandery często prowadzą do nasilenia się niepożądanych praktyk, takich jak zmiana bandery statków. Z zasady globalny charakter sektora podkreśla znaczenie podejścia niezależnego od bandery i korzystnego otoczenia regulacyjnego, co pomogłoby przyciągać nowe inwestycje i chronić konkurencyjność unijnych portów, właścicieli i operatorów statków.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

- (7) Aby wywrzeć wpływ na całą działalność sektora transportu morskiego, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do połowy energii wykorzystywanej przez odbywający rejsy statek zawijający 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 zawijający do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, całości energii zużytej przez odbywający rejsy statek zawijający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz do energii zużytej w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Takie ramy zastosowania zapewniłyby skuteczność niniejszego rozporządzenia, w tym poprzez zwiększenie ich pozytywnego wpływu na środowisko. Ramy takie powinny ograniczać ryzyko zawinięć do portów, w których dokonuje się omijania przepisów, oraz ryzyko przenoszenia poza Unię działalności poprzez zmiany tras. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania ruchu morskiego i uniknięcia zakłóceń na rynku wewnętrznym, operatorom transportu morskiego i portom należy zapewnić równe warunki działania poprzez spójne zasady zawarte w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do wszystkich rejsów do lub z portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, jak również pobytu statków w tych portach.
- (8) Istotne jest, aby Komisja i właściwe organy państw członkowskich stale zapewniały, by ich procedury administracyjne odzwierciedlały najlepsze praktyki, oraz aby przyjmowały środki w celu zapewnienia spójności, uniknięcia powielania przepisów sektorowych oraz uproszczenia egzekwowania niniejszego rozporządzenia, ograniczając tym samym do minimum obciążenie administracyjne właścicieli statków, operatorów statków, portów i weryfikatorów.
- (9) Niniejsze rozporządzenie powinno być spójne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804⁽⁶⁾, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959⁽⁷⁾, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁽⁸⁾, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999⁽⁹⁾ i dyrektywę 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁰⁾ w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylającą dyrektywę Rady (UE) 2015/652⁽¹¹⁾ oraz dyrektywą Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych ram opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona), aby zapewnić niezbędny stopień pewności prawa i inwestycji. Taka spójność zapewniłaby spójne ramy prawne dla sektora transportu morskiego, które przyczynią się do znacznego zwiększenia produkcji zrównoważonych paliw alternatywnych, zapewnią rozwój niezbędnej infrastruktury i będą stanowiły zachętę do stosowania tych paliw w stale rosnącej liczbie statków.
- (10) Między podmiotem zarządzającym portem a użytkownikami portu i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, jak przewidziano w art. 15 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352⁽¹²⁾, powinny odbywać się konsultacje w celu skoordynowania dostępności usług portowych w odniesieniu do planowanych i wdrażanych w portach dostaw paliw alternatywnych, a także w odniesieniu do oczekiwanego zapotrzebowania ze strony statków zawijających do tych portów.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE (zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134).

⁽⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58).

⁽¹¹⁾ Dyrektywa Rady (UE) 2015/652 z dnia 20 kwietnia 2015 r. ustanawiająca metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych (Dz.U. L 107 z 25.4.2015, s. 26).

⁽¹²⁾ 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).

- (11) Przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć zastosowanie w sposób niedyskryminujący do statków bez względu na banderę, pod którą pływają. Ze względu na spójność z przepisami unijnymi i międzynarodowymi w dziedzinie transportu morskiego oraz aby ograniczyć obciążenia administracyjne, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do statków o pojemności brutto powyżej 5 000 ton (GT), ale nie powinno mieć zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich oraz statków do przetwórstwa ryb, drewnianych statków o prostej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny ani do statków wykorzystywanych przez władze publiczne do celów niekomercyjnych. Mimo że 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⁽¹³⁾, są one odpowiedzialne za około 90 % emisji CO₂ z sektora transportu morskiego. Komisja powinna regularnie dokonywać ponownej oceny sytuacji, aby ostatecznie rozszerzyć zakres stosowania niniejszego rozporządzenia na statki o pojemności brutto poniżej 5 000 GT.
- (12) 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 muszą podejmować działań w zakresie odpowiednich wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu tak długo, jak spełnione są te warunki.
- (13) Biorąc pod uwagę zwiększone koszty dla statków, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia, brak globalnego środka zwiększa ryzyko obchodzenia przepisów. Zawijanie do portów poza Unią w celu ominięcia przepisów i przenoszenie działalności przeładunkowej do portów poza Unią nie tylko zmniejszą korzyści dla środowiska wynikające z internalizacji kosztów emisji pochodzących z działalności w zakresie transportu morskiego, ale mogą prowadzić do dodatkowych emisji ze względu na dodatkową odległość pokonaną przez statki w celu uniknięcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Należy zatem wyłączyć z pojęcia „port 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. Limit 300 mil morskich od portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego stanowi proporcjonalną odpowiedź na omijanie przepisów, równoważąc dodatkowe obciążenie i ryzyko omijania przepisów. Ponadto wyłączenie z pojęcia portu zawinięcia powinno dotyczyć wyłącznie postojów kontenerowców w niektórych portach poza Unią, w których przeładunek kontenerów stanowi większość ruchu kontenerowego. W przypadku takich rejsów ryzyko omijania przepisów, w razie braku środków przeciwdziałających, polega również na przeniesieniu węzła portowego do portów poza Unią, co pogorszyłoby skutki omijania przepisów. W celu zapewnienia proporcjonalności i równego traktowania tego globalnego środka należy uwzględnić środki stosowane w państwach trzecich o skutku równoważnym z niniejszym rozporządzeniem.
- (14) Aby uwzględnić szczególną sytuację regionów wyspiarskich, jak podkreślono w art. 174 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), oraz potrzebę zachowania jakości sieci połączeń między wyspami i regionami peryferyjnymi Unii 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.
- (15) Biorąc pod uwagę szczególne cechy i ograniczenia najbardziej oddalonych regionów Unii, w szczególności ich oddalenie i wyspiarski charakter, należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie dostępu do nich i dobrej jakości sieci połączeń za pośrednictwem transportu morskiego. W związku z tym w przypadku statków objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia 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 przez statki podczas pobytu w porcie zawinięcia odpowiednich regionów najbardziej oddalonych.

⁽¹³⁾ 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).

- (16) Państwa członkowskie, które nie mają granicy lądowej z żadnym innym państwem członkowskim, są szczególnie uzależnione od swoich połączeń morskich z resztą Unii, w szczególności w celu utrzymania niezbędnej jakości sieci połączeń dla swoich obywateli. Aby osiągnąć cel, jakim jest utrzymanie jakości sieci połączeń za pośrednictwem statków pasażerskich, takie państwa członkowskie muszą polegać na umowach o świadczenie usług publicznych lub obowiązku świadczenia usług publicznych. Należy zezwolić na tymczasowe zwolnienie, aby umożliwić państwom członkowskim zaspokojenie nadrzędnej potrzeby świadczenia usługi w ogólnym interesie gospodarczym oraz zapewnienie jakości sieci połączeń, a także spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.
- (17) Oprócz ogólnej możliwości zwolnienia przez państwa członkowskie rejsów odbywanych przez statki pasażerskie inne niż wycieczkowe statki pasażerskie na wyspy, na których na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób, podobne zwolnienie powinno być dozwolone w odniesieniu do rejsów krajowych na wyspy, które odbywają się w ramach umowy o świadczenie usług publicznych lub podlegają obowiązkowi świadczenia usług publicznych. Takie umowy i obowiązki zostały ustanowione przez państwa członkowskie, by zapewnić odpowiedni poziom jakości sieci połączeń z regionami wyspiarskimi po przystępnych cenach, co w przeciwnym razie nie zostałyby osiągnięte przez siły rynkowe. Państwa członkowskie powinny być uprawnione do tymczasowego zwolnienia takich rejsów odbywanych przez statki pasażerskie między lądem stałym a wyspą tego samego państwa członkowskiego, by utrzymać warunki, na jakich ustanowiono umowy o świadczenie usług publicznych lub zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, oraz aby zapewnić trwałą jakość sieci połączeń, a także spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną danej wyspy.
- (18) Art. 2 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 ⁽¹⁴⁾ stanowi, że porty położone w Ceucie i Melilli są traktowane w taki sam sposób jak porty wyspiarskie. Choć nie są to porty wyspiarskie, ich położenie geograficzne w Afryce kontynentalnej oraz brak połączeń lądowych z Hiszpanią oznaczają, że w odniesieniu do Europy kontynentalnej, a w szczególności Hiszpanii, porty te są porównywalne z portami wyspiarskimi. W związku z tym Ceutę i Melillę należy uznać za porty wyspiarskie w odniesieniu do tymczasowego zwolnienia kabotażu morskiego między kontynentalną częścią terytorium państwa członkowskiego a wyspami podlegającymi jego jurysdykcji.
- (19) Żegluga w warunkach lodowych, zwłaszcza w północnych częściach Morza Bałtyckiego, oraz właściwości techniczne statków klasy lodowej powodują dodatkowe koszty dla transportu morskiego, a koszty te mogłyby zostać dodatkowo zwiększone niniejszym rozporządzeniem. Takie dodatkowe koszty dotyczące statków klasy lodowej wynikające z żeglugi w warunkach lodowych i z uwagi na ich właściwości techniczne powinny zostać złagodzone w celu utrzymania równych warunków działania. Przedsiębiorstwom należy zatem zezwolić na stosowanie ograniczonej dostosowanej ilości energii zużywanej na statku w odniesieniu do tych statków klasy lodowej. Ponadto przez ograniczony czas niniejsze rozporządzenie powinno umożliwiać zwolnienie części dodatkowej energii zużytej podczas żeglugi w warunkach lodowych w określonych okresach, w których statki klasy lodowej mają do czynienia z żegluga w warunkach zalodzenia. W tym celu należy określić weryfikowalną metodykę umożliwiającą korelację między zwolnionym udziałem energii a rzeczywistymi warunkami żeglugi w warunkach zalodzenia. Komisja powinna ponownie ocenić taką metodykę, zwłaszcza w świetle solidności monitorowania danych niezbędnych do zgłaszania odległości i dodatkowej energii potrzebnej do żeglugi w warunkach zalodzenia, z myślą o ewentualnym przedłużeniu obowiązywania tego środka.
- (20) Podmiotem odpowiedzialnym za zapewnienie zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinno być przedsiębiorstwo, określone jako właściciel statku lub inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub czarterujący statek bez załogi, 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 zanieczyszczeniu wdrożony w Unii rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 336/2006 ⁽¹⁵⁾. Zawarta w niniejszym rozporządzeniu definicja „przedsiębiorstwa” jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym w 2016 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1).

- (21) 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 unijne ramy regulacyjne już częściowo odnoszą się do produkcji paliw poprzez dyrektywę (UE) 2018/2001 oraz do dystrybucji paliw poprzez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁽⁶⁾, potrzebne jest również narzędzie, które określi rosnące poziomy popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe.
- (22) 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.
- (23) Interwencja polityczna mająca na celu stymulowanie popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe powinna być oparta na celach oraz przestrzegać zasady neutralności technologicznej. Z tego powodu należy ustanowić dopuszczalne wartości intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, nie zalecając stosowania jakiegokolwiek konkretnego paliwa lub technologii. Limity takie powinny być ustanawiane w odniesieniu do wartości referencyjnej odpowiadającej średniej dla całej floty intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku 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.
- (24) 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 osiągnięciu ambitnych celów dotyczących obniżenia emisyjności transportu w Unii, a jednocześnie wzmocnienia starań UE na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska. W tym celu kwalifikować powinny się zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części A i B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, jak również syntetyczne paliwa żeglugowe. 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.
- (25) 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 stosowania 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.

⁽⁶⁾ 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).

- (26) Aby stworzyć jasne i przewidywalne ramy prawne, a tym samym w celu zaspokojenia przyszłych potrzeb zachęcić do wczesnego rozwoju rynku i wdrażania najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych o potencjale wzrostu, konieczna jest specjalna zachęta dotycząca paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Ta zachęta uzasadniona jest faktem, iż te typy paliw stwarzają duże możliwości wprowadzenia energii ze źródeł odnawialnych do koszyka żeglugowych paliw bunkrowych, poprzez ich znaczny potencjał w zakresie obniżenia emisyjności, jak również 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 % ograniczenie emisji w porównaniu z paliwami kopalnymi. Okazują się one też znacznie korzystniejsze w porównaniu z innymi rodzajami zrównoważonych paliw, jeżeli chodzi o zasobooszczędność procesu produkcji, w szczególności z uwagi na zapotrzebowanie na wodę. Koszty produkcji paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego 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 przewidzieć połączenie środków, by zapewnić wsparcie na rzecz upowszechnienia zrównoważonych paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, w tym możliwość stosowania do końca 2033 r. „mnożnika” umożliwiającego dwukrotne liczenie energii z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Ponadto cel cząstkowy dotyczący paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego ustalony na poziomie 2 % powinien mieć zastosowanie od 2034 r., jeżeli, w następstwie monitorowania rynku, Komisja zgłosi, że udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w żeglugowych paliwach bunkrowych wykorzystywanych przez statki objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia do 2031 r. wynosi mniej niż 1 %. To połączenie środków mających na celu wsparcie paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego ma na celu zapewnienie operatorom statków i dostawcom paliwa sygnału o możliwości inwestowania w celu upowszechnienia tego rodzaju paliwa odnawialnego, skalowalnego i zrównoważonego, ponieważ zapewnia zarówno cel końcowy dający dostawcom paliw pewność co do przyszłego minimalnego zapotrzebowania, jak i możliwość znalezienia przez rynek najbardziej efektywnego sposobu odpowiedniego dostosowania. Biorąc pod uwagę, że rynek morskich paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego nie jest jeszcze rozwinięty, niniejsze rozporządzenie zawiera zabezpieczenia i elastyczność w odniesieniu do różnych możliwych scenariuszy absorpcji rynkowej.
- (27) Chociaż paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego mają duży potencjał w zakresie zaspokojenia potrzeb związanych z dekarbonizacją w sektorze morskim, możliwe jest, że inne paliwa również będą miały porównywalny potencjał w zakresie dekarbonizacji. Czynniki takie jak dojrzałość technologiczna lub dostępność dla sektora morskiego mogą mieć wpływ na upowszechnienie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w różnych portach. W związku z tym zasadnicze znaczenie ma zapewnienie neutralności technologicznej i unikanie nieuzasadnionej dyskryminacji w stosunku do innych paliw, które osiągają redukcję intensywności emisji gazów cieplarnianych podobną do paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, a także unikanie karania statków, które wykorzystują takie paliwa. W tym celu należy podkreślić, że wskaźnik ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do 70 %, wymagany dla paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, ustanowiony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylającą dyrektywę Rady (UE) 2015/652. Taka wartość może zostać osiągnięta także przez inne paliwa pochodzenia biologicznego lub syntetycznego niebędące paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego.
- (28) W sektorze transportu morskiego występuje obecnie nieznaczny poziom zapotrzebowania na biopaliwa, biopłynny 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 w zakresie przyczyniania się do osiągnięcia celów 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, biopłynny i paliwa z biomasy produkowane z roślin spożywczych i pastewnych poprzez promowanie ich stosowania na mocy 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.
- (29) Długi czas realizacji związany z opracowywaniem i wprowadzaniem nowych paliw i rozwiązań w zakresie energii dla transportu morskiego, a także długi przeciętny okres eksploatacji statków, wynoszący zazwyczaj od 25 do 30 lat, wymagają 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 ze 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.

- (30) W niniejszym rozporządzeniu należy ustalić metodykę i wzór do obliczania średniej rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze 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.
- (31) 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 zapewnić zachęty do przyjmowania technologii i ścieżek produkcji, które charakteryzują się mniejszym śladem węglowym i rzeczywistymi korzyściami w porównaniu z istniejącymi paliwami konwencjonalnymi.
- (32) 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). Do celów niniejszego rozporządzenia należy stosować jedynie domyślne współczynniki emisji WtT i domyślne współczynniki emisji CO₂ TtW dla paliw kopalnych.
- (33) W przypadku postępu w zakresie nowych technologii redukcji emisji gazów cieplarnianych, takich jak wychwytywanie dwutlenku węgla na statku, Komisja powinna ocenić możliwość uwzględnienia we wzorach intensywności emisji gazów cieplarnianych i salda zgodności określonych odpowiednio w załącznikach I i IV wkładu takich technologii w obniżenie bezpośrednich emisji gazów cieplarnianych na statkach.
- (34) Potrzeba kompleksowego podejścia do 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”.
- (35) 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 (zmiennosc 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.
- (36) Zanieczyszczanie powietrza przez statki w portach (tlenkami siarki, tlenkami azotu oraz cząstkami stałymi) 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.
- (37) Obowiązkowi zapewnienia przez porty zasilania energią elektryczną z lądu, ustanowionemu w rozporządzeniu (UE) 2023/1804, powinien towarzyszyć odpowiedni obowiązek określony w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do statków podłączonych do infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu podczas cumowania przy nabrzeżu, aby zapewnić skuteczność tej infrastruktury i uniknąć ryzyka aktywów osieroconych.
- (38) 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 i źródeł energii bez udziału paliw kopalnych w unijnym koszyku energii elektrycznej zasilanie energią elektryczną z lądu coraz częściej stanowi sposób zasilania czystą energią dostępną 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 jej stosowanie, nadal są ograniczone. Należy zatem ustanowić przepisy szczegółowe nakazujące korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu kontenerowcom i statkom pasażerskim, gdyż 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.

- (39) 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.
- (40) 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 stosowania zasilania energią elektryczną z lądu powinien być zasadniczo ograniczony do statków zacumowanych przy nabrzeżu. Niemniej jednak Komisja powinna regularnie dokonywać ponownej oceny sytuacji w celu rozszerzenia tego obowiązku na statki na kotwiczowisku, gdy potrzebne technologie będą wystarczająco rozwinięte. W międzyczasie państwa członkowskie powinny mieć możliwość nałożenia w pewnych przypadkach obowiązku stosowania zasilania energią elektryczną z lądu 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.
- (41) Wyjątki od obowiązku korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu należy również przewidzieć z szeregu obiektywnych powodów, z zastrzeżeniem weryfikacji przez właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub należycie upoważniony podmiot, po konsultacji, w stosownych przypadkach, z odpowiednimi podmiotami. Takie wyjątki powinny być ograniczone do nieplanowanych zawinięć do portów, których nie przeprowadza się systematycznie, ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, do krótkich pobytów statków zacumowanych przy nabrzeżu krótszych niż dwie godziny, ponieważ jest to minimalny czas potrzebny na podłączenie, do przypadków niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu, do wykorzystania wytwarzania energii na statku w sytuacjach nadzwyczajnych oraz do konserwacji i prób funkcjonalnych.
- (42) W portach objętych wymogami art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804, liczba wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu, o ile właściciele statków i operatorzy portów otrzymają wystarczająco dużo czasu na dokonanie niezbędnych inwestycji, powinna być ograniczona, aby zapewnić niezbędne zachęty do tych inwestycji i uniknąć nieuczciwej konkurencji. 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, aby chronić środowisko na obszarach przybrzeżnych i w miastach portowych. Należy przewidzieć ograniczoną liczbę wyjątków mających zastosowanie w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu, aby uwzględnić sytuacje, w których nie zapewniono zasilania energią elektryczną z lądu z przyczyn niezależnych od operatora statku. Aby ograniczyć ryzyko powstania aktywów osieroconych, niezgodności infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu na statku i w miejscu zacumowania, a także braku równowagi między popytem na paliwa alternatywne a ich podażą, należy organizować częste spotkania konsultacyjne między odpowiednimi zainteresowanymi stronami w celu omówienia wymagań i przyszłych planów oraz podejmowania decyzji w tym zakresie.
- (43) Wymóg zapewnienia zasilania energią elektryczną z lądu przez porty, określony w rozporządzeniu (UE) 2023/1804, uwzględnia rodzaje obsługiwanych statków oraz odpowiednie natężenie ruchu w portach morskich. Wymóg, aby statki podłączały się do zasilania energią elektryczną z lądu, nie powinien mieć zastosowania do statków zawijających do portów zwolnionych z wymogu zasilania energią elektryczną z lądu określonego w tym rozporządzeniu, chyba że w porcie w miejscu zacumowania jest zainstalowany i dostępny system zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku od 1 stycznia 2035 r. statki powinny być zobowiązane do podłączenia się do zasilania energią elektryczną z lądu.
- (44) Biorąc pod uwagę pozytywny wpływ korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu na lokalny poziom zanieczyszczenia 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 rzeczywistych emisji gazów cieplarnianych związanych z energią elektryczną dostarczaną za pośrednictwem zasilania z lądu.
- (45) Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia należy odpowiednio uwzględnić różne modele zarządzania portami w całej Unii, w szczególności w odniesieniu do odpowiedzialności za wydanie zaświadczenia zwalniającego statek z obowiązku podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu.
- (46) Koordynacja działań portów i operatorów statków ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia sprawnego przebiegu procedur przyłączania do zasilania energią elektryczną z lądu w portach. Operatorzy statków powinni informować porty, do których zawijają, o zamiarze podłączenia się do zasilania energią elektryczną z lądu oraz o ilości energii potrzebnej podczas danego zawinięcia, w szczególności gdy ilość ta przekracza szacowane zapotrzebowanie dla danej kategorii statków.

- (47) Od 2035 r. liczba przyznanych na mocy niniejszego rozporządzenia wyjątków od obowiązku podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, które mają zastosowanie do niektórych przypadków, w których statek nie jest w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, powinna być ograniczona dla danego statku w okresie sprawozdawczym. Aby zapewnić sprawiedliwe traktowanie statków i odzwierciedlić różnice w ich profilach operacyjnych, liczba wyjątków powinna odzwierciedlać częstotliwość zawinięć do portu, ale nigdy nie powinna wynosić więcej niż dziesięć zawinięć do portu w okresie sprawozdawczym. Statek nie powinien jednak być karany, a zawinięć do portu nie należy wliczać do maksymalnej liczby wyjątków, jeżeli przed zawinięciem do portu statek wystąpił o podłączenie się do zasilania energią elektryczną z lądu i wniosek ten został zaakceptowany przez port lub należycie upoważniony podmiot, ale statek nie jest w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu i jest w stanie wykazać, że nie mógł racjonalnie wiedzieć, że nie będzie w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu.
- (48) Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy wprowadzić solidny i przejrzysty 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 stronę trzecią w celu zapewnienia dokładności danych przekazywanych w ramach tego systemu. Aby ułatwić osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia, należy do weryfikacji zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w razie potrzeby, wykorzystać wszelkie dane już zgłoszone do celów rozporządzenia (UE) 2015/757, by ograniczyć obciążenia administracyjne nałożone na przedsiębiorstwa, weryfikatorów i właściwe organy.
- (49) Przedsiębiorstwa powinny odpowiadać za monitoring i sprawozdawczość w zakresie ilości i rodzaju zużycia energii na statkach żeglujących i statkach cumujących, jak również innych istotnych informacji, takich jak informacje na temat rodzaju znajdującego się na pokładzie silnika lub obecności technologii wykorzystujących napęd wiatrowy, w celu wykazania zgodności z dopuszczalną wartością intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku określoną w niniejszym rozporządzeniu. Aby ułatwić wywiązanie się z tych obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości oraz realizację działań weryfikacyjnych 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.
- (50) W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych należy stworzyć unikalny system monitorowania, raportowania i weryfikacji dla przedsiębiorstw w celu wdrożenia unijnych przepisów dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego. W tym celu wkrótce po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia Komisja powinna przeanalizować spójność przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2015/757 oraz ewentualne powielanie się przepisów tych dwóch rozporządzeń, a także, w stosownych przypadkach, przygotować wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (UE) 2015/757.
- (51) Do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia i zagwarantowania integralności środowiskowej paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które zgodnie z oczekiwaniami mają zostać wdrożone w sektorze morskim, niezbędne są solidna certyfikacja i monitorowanie paliw. Taką certyfikację należy prowadzić w drodze przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. W celu ułatwienia certyfikacji i ograniczenia obciążeń administracyjnych certyfikacja paliw zdefiniowanych zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001 lub, w stosownych przypadkach, z odpowiednimi przepisami unijnego aktu prawnego dotyczącego rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru powinna opierać się na przepisach dotyczących certyfikacji ustanowionych w tych aktach prawnych Unii. 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 w tych unijnych aktach prawnych lub 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 lub, w stosownych przypadkach, na mocy unijnego aktu prawnego dotyczącego rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru i ustanawiającego określone progi ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, a także metody ich obliczania (w przypadku wartości WtT).
- (52) Przedsiębiorstwom należy udostępnić możliwość obliczania rzeczywistych współczynników emisji TtW, odbiegających od wskaźników określonych w załączniku II, pod warunkiem że takie obliczenia są ustalane zgodnie z uznawanymi normami międzynarodowymi istotnymi dla danej kwestii i poparte tymi normami. Takie obliczanie współczynników emisji TtW powinno obejmować przede wszystkim badania laboratoryjne lub bezpośrednie pomiary emisji utraconych przez przetworniki energetyczne, w tym silniki spalinowe, ogniwa paliwowe i powiązane zespoły

reformerów, turbiny gazowe lub kotły. Ponieważ rzeczywiste współczynniki emisji CO₂ TtW są związane ze składem paliwa, a nie z przetwornikiem energii, nie powinny one różnić się od wartości standardowych określonych w załączniku II. Te współczynniki emisji TtW powinny być ponownie obliczane, w szczególności w odniesieniu do paliw syntetycznych lub biopaliw, w przypadku gdy w tym celu opracowana zostanie odpowiednia norma międzynarodowa. Nie powinno być możliwe odejście od wartości standardowych przedstawionych dla współczynników emisji CO₂ dla paliw kopalnych.

- (53) Działania weryfikacyjne prowadzone są przez weryfikatorów. Aby zapewnić bezstronność i skuteczność, weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008⁽¹⁷⁾. 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.
- (54) Na podstawie danych i informacji monitorowanych oraz zgłaszanych przez przedsiębiorstwa, weryfikatorzy powinni obliczyć i ustalić średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oraz saldo statku w odniesieniu do wartości dopuszczalnej, w tym wszelkie przypadki nadwyżki zgodności lub deficytu zgodności, jak również określić, czy w przypadku danego statku przestrzega się 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.
- (55) Komisja powinna utworzyć elektroniczną bazę danych służącą do rejestracji wyników każdego statku i zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem (zwaną dalej „bazą danych FuelEU”) oraz zapewnić jej funkcjonowanie. Z bazy danych FuelEU 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, baza danych FuelEU powinna opierać się na istniejącym module THETIS-MRV lub, w miarę możliwości, powinna zostać opracowana jako jego ulepszona wersja. Baza danych FuelEU powinna również zapewniać informacje i dane zgromadzone do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.
- (56) Zgodność z niniejszym rozporządzeniem będzie zależała 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 cumowania, 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.
- (57) Aby uniknąć blokady technologicznej i nadal wspierać wdrażanie najbardziej wydajnych rozwiązań, przedsiębiorstwa powinny mieć możliwość łączenia wyników różnych statków. W tym celu powinna istnieć możliwość wykorzystania nadwyżki wyników jednego statku w celu zrekompensowania niezadowolających wyników innych statków, pod warunkiem że całkowita połączona zgodność jest dodatnia. Daje to możliwość nagradzania za przestrzeganie przepisów z nawiązką i zachęty do inwestowania w bardziej zaawansowane technologie. Możliwość wyboru połączonej w pulę zgodności powinna pozostać dobrowolna i powinna podlegać porozumieniu między zainteresowanymi przedsiębiorstwami.
- (58) Dokument zgodności (zwany dalej „dokumentem 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 ze zużycia energii na statku oraz obowiązku 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.

⁽¹⁷⁾ 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).

- (59) Liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu powinni określać weryfikatorzy zgodnie z zestawem jasnych i obiektywnych kryteriów uwzględniających wszystkie odpowiednie informacje, w tym czas pobytu, ilość i rodzaj zużytej energii oraz zastosowanie wszelkich wyjątków, w odniesieniu do każdego zawinięcia do portu objętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. Przedsiębiorstwa powinny udostępnić te informacje weryfikatorom do celów ustalenia zgodności.
- (60) 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 ze zużycia energii na statku, powinny podlegać karze, która ma skutek odstraszący, jest proporcjonalna do stopnia niezgodności z przepisami i eliminuje wszelką korzyść gospodarczą płynącą z niezgodności z przepisami, zachowując równe warunki działania w sektorze (zwanej dalej „karą FuelEU”). Kara FuelEU powinna opierać się na ilości i koszcie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które statki powinny były stosować, aby spełnić wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (61) Kara FuelEU powinna być nakładana również za każde niezgodne z przepisami zawinięcie do portu. Ta kara FuelEU powinna być proporcjonalna do kosztów korzystania z energii elektrycznej na wystarczającym poziomie, powinna mieć skutek odstraszący od korzystania z bardziej zanieczyszczających źródeł energii i powinna być wyrażona jako stała kwota w EUR pomnożona przez ustalone całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną statku cumującego i przez całkowitą liczbę godzin, zaokrągloną do najbliższej pełnej godziny, czasu cumowania, gdy niespełniony był wymóg 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.
- (62) Dochody z tytułu kar FuelEU uzyskane przez nakładające je państwa powinny zostać wykorzystane do promowania dystrybucji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze transportu morskiego oraz do wspierania operatorów transportu morskiego w realizacji ich celów w zakresie klimatu i ochrony środowiska.
- (63) Chociaż przedsiębiorstwo powinno pozostać odpowiedzialne za wypełnianie obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości wynikających z niniejszego rozporządzenia, a także za uiszczanie kar FuelEU, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”, oraz aby promować 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 w drodze umowy z przedsiębiorstwem, w przypadku braku zgodności z przepisami, przejmować odpowiedzialność za zwrócenie przedsiębiorstwu lub zrekompensowanie mu w inny sposób kosztów kar FuelEU wynikających z eksploatacji statku. Przedsiębiorstwo to powinno być w stanie, na podstawie ustaleń umownych, zwrócić się do weryfikatora o obliczenie kwoty kar FuelEU odpowiadających eksploatacji statku przez inny podmiot w okresie sprawozdawczym. W tym kontekście eksploatację statku należy rozumieć jako określanie przewożonego ładunku, trasy i prędkości statku. Podobnie, chociaż przedsiębiorstwo powinno pozostać odpowiedzialne za wypełnianie obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości wynikających z niniejszego rozporządzenia, a także za uiszczanie kar FuelEU, przedsiębiorstwa i dostawcy paliw powinni mieć możliwość uzgadniania, w drodze umowy, wzajemnych zobowiązań w zakresie produkcji, dostaw i zakupu z góry określonych ilości niektórych paliw. Takie umowy mogłyby przewidywać odpowiedzialność dostawców paliw za zrekompensowanie przedsiębiorstwu zapłaty kar w przypadkach, gdy paliwa nie zostały udostępnione przedsiębiorstwu zgodnie z ustaleniami.
- (64) 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/WE⁽¹⁸⁾ oraz 2009/21/WE⁽¹⁹⁾. Ponadto państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia. Przewidziane kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszące. Aby uniknąć niepotrzebnego lub podwójnego karania za te same naruszenia, takie kary nie powinny powielać kar FuelEU 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.

⁽¹⁸⁾ 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).

⁽¹⁹⁾ 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).

- (65) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw, w przypadku każdego przedsiębiorstwa tylko jedno państwo członkowskie powinno być odpowiedzialne za nadzór nad egzekwowaniem niniejszego rozporządzenia. Do określenia państwa administrującego w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa powinny być stosowane odpowiednie przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE⁽²⁰⁾. 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 FuelEU.
- (66) Ze względu na znaczenie konsekwencji, jakie środki wprowadzane przez weryfikatorów na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą mieć dla danych przedsiębiorstw, w szczególności w odniesieniu do określenia niezgodnych z przepisami zawinięć do portu, obliczania wysokości kar FuelEU 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 zapisanego w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej prawa do skutecznego środka prawnego decyzje podjęte przez właściwe organy na mocy niniejszego rozporządzenia powinny podlegać kontroli sądowej państwa członkowskiego tego właściwego organu, przeprowadzonej zgodnie z jego prawem krajowym.
- (67) Aby utrzymać równe warunki działania poprzez skuteczne funkcjonowanie niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do: zmiany wykazu współczynników emisji WtW; informacji na temat celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego; zmiany istniejącej tabeli zawartej w załączniku III poprzez dodanie innych technologii bezemisyjnych; ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów; dostosowania współczynnika kary FuelEU w oparciu o zmiany w kosztach energii oraz zmiany liczbowej kwoty współczynnika kary FuelEU 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 prawa⁽²¹⁾. 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.
- (68) 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 182/2011⁽²²⁾. Komisja powinna uwzględnić możliwość ponownego wykorzystania informacji i danych zgromadzonych do celów rozporządzenia (UE) 2015/757, ustanawiając, w drodze aktów wykonawczych: wykaz sąsiadujących portów przeładunkowych kontenerów wyłączonych z definicji portów zawinięcia; kryteria oceny zdolności produkcyjnej i dostępności paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w sektorze transportu morskiego oraz metodę obliczania współczynnika różnicy w cenie między paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego a paliwami kopalnymi; w stosownych przypadkach zasady stosowania celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego; szczegółowe kryteria akceptacji technologii oraz sposób ich funkcjonowania, aby można je było uznać za technologie bezemisyjne; informacje ze statków zamierzających podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu lub stosować technologię bezemisyjną w portach oraz procedurę przekazywania takich informacji; wzory standardowych planów monitorowania, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania; wykaz norm międzynarodowych i odniesień certyfikacyjnych w celu wykazania rzeczywistych wskaźników emisji TtW; dalsze doprecyzowanie zasad dotyczących działań weryfikacyjnych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu; zasady dotyczące praw dostępu do bazy danych FuelEU oraz specyfikacje funkcjonalne i techniczne tej bazy danych oraz wzory dokumentu zgodności FuelEU.

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽²¹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽²²⁾ 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).

- (69) Biorąc pod uwagę międzynarodowy wymiar sektora transportu morskiego, bardziej pożądane jest globalne podejście do ograniczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, ponieważ takie podejście byłoby znacznie 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 wdrażania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski, w ramach kontynuacji działań Unii na rzecz promowania ambitnych celów polegających na obniżeniu emisyjności sektora morskiego na szczeblu międzynarodowym. 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.
- (70) Komisja powinna zapewnić wdrożenie i dostępność narzędzi współpracy i wymiany najlepszych praktyk w sektorze transportu morskiego, jak określono w dokumencie roboczym służb Komisji zatytułowanym „Wytyczne w sprawie lepszego stanowienia prawa”.
- (71) Biorąc pod uwagę, że niniejsze rozporządzenie spowoduje dodatkowe koszty dostosowania i koszty administracyjne, ogólne obciążenie regulacyjne dla sektora transportu morskiego powinno podlegać ścisłemu przeglądowi. Dlatego Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania niniejszego rozporządzenia. W sprawozdaniu tym Komisja powinna ocenić, w jakim stopniu cele niniejszego rozporządzenia zostały osiągnięte, i w jakim stopniu miało to wpływ na konkurencyjność sektora. Sprawozdanie to powinno również obejmować wzajemne oddziaływanie niniejszego rozporządzenia z innymi odpowiednimi aktami prawnymi Unii, w tym ewentualne działania i środki, które zostały lub mogłyby zostać podjęte w celu zmniejszenia całkowitej presji kosztowej na sektor transportu morskiego.
- (72) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, mianowicie upowszechnianie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii wśród statków zawijających do portów w całej Unii podlegających jurysdykcji państw członkowskich, przebywających w tych portach lub z nich wypływających, 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 transportu morskiego, lecz można je, ze względu na rozmiary i skutki działań, 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 do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot i cel

Niniejszym rozporządzeniem określa się jednolite zasady nakładające:

- a) ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku zawijającym 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.

Celem niniejszego rozporządzenia jest zwiększenie konsekwentnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii w transporcie morskim w całej Unii, zgodnie z celem, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej w całej Unii najpóźniej do 2050 r., jednocześnie zapewniając sprawne funkcjonowanie transportu morskiego, pewność regulacyjną w zakresie upowszechniania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zrównoważonych technologii, a także unikając zakłóceń na rynku wewnętrznym.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto przekraczającej 5 000 GT, które służą do przewozu pasażerów lub ładunku w celach komercyjnych, niezależnie od ich bandery, w odniesieniu do:

- 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;
- c) niezależnie od lit. b), połowy energii zużytej podczas rejsów do portu zawinięcia znajdującego się w najbardziej oddalonym regionie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub z tego portu; oraz
- d) połowy energii zużytej podczas rejsów do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z tego portu, w przypadku gdy poprzedni lub kolejny port zawinięcia podlega jurysdykcji państwa trzeciego.

2. Do 31 grudnia 2025 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające wykaz sąsiadujących portów przeładunkowych kontenerów. Komisja aktualizuje ten wykaz co dwa lata, do 31 grudnia.

W aktach wykonawczych, o których mowa w akapicie pierwszym, wymienia się port jako sąsiedni port przeładunkowy kontenerów, jeżeli udział przeładunku kontenerów, mierzony w jednostkach odpowiadających 20 stopom, przekracza 65 % całkowitego ruchu kontenerowego w tym porcie w ostatnim 12-miesięcznym okresie, dla którego dostępne są odpowiednie dane, i jeżeli port ten znajduje się poza Unią, ale w odległości mniejszej niż 300 mil morskich od portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Do celów tych aktów wykonawczych kontenery uznaje się za przeładowane, gdy są rozładowywane ze statku do portu wyłącznie w celu załadunku na inny statek.

Wykaz sąsiadujących portów przeładunkowych kontenerów ustanowiony przez Komisję nie obejmuje portów znajdujących się w państwie trzecim, w odniesieniu do których to państwo trzecie skutecznie stosuje środki równoważne z niniejszym rozporządzeniem.

Akty wykonawcze, o których mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

3. Państwa członkowskie mogą zwolnić 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. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

4. Państwa członkowskie mogą zwolnić określone trasy i porty ze stosowania ust. 1 lit. a) i c) w odniesieniu do energii zużytej przez statki 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 tych regionach najbardziej oddalonych. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Państwa członkowskie, które nie mają granicy lądowej z innym państwem członkowskim, mogą zwolnić ze stosowania ust. 1 statki pasażerskie wykonujące rejsy transgraniczne w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub umów o świadczenie usług publicznych do portów zawinięcia w innych państwach członkowskich. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

6. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania ust. 1 statki pasażerskie świadczące usługi transportu morskiego w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 na podstawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych lub umów o świadczenie usług publicznych, działające przed dniem 12 października 2023 r., na określonych trasach między ich portami kontynentalnymi zawinięcia a portami zawinięcia podlegającymi ich jurysdykcji, znajdującymi się na wyspie lub w miastach Ceuta i Melilla. Zwolnienia takie nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Przed wejściem w życie tych zwolnień państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję. Komisja publikuje takie zwolnienia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Do celów stosowania niniejszego ustępu miasta Ceuta i Melilla uznaje się za porty zawinięcia znajdujące się na wyspie.

7. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich i statków do przetwórstwa ryb, drewnianych statków o prostej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny ani do statków stanowiących własność lub obsługiwanych przez władze publiczne i wykorzystywanych jedynie do celów niekomercyjnych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „emisje gazów cieplarnianych” oznaczają uwalnianie dwutlenku węgla (CO₂), metanu (CH₄) lub podtlenku azotu (N₂O) do atmosfery;
- 2) „biopaliwa” oznaczają biopaliwa zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- 3) „biogaz” oznacza biogaz zdefiniowany w art. 2 akapit drugi pkt 28 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- 4) „pochodzące z recyklingu paliwa węglowe” oznaczają pochodzące z recyklingu paliwa węglowe zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- 5) „paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego” oznaczają paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- 6) „rośliny spożywcze i pastewne” oznaczają rośliny spożywcze i pastewne zdefiniowane w art. 2 akapit drugi pkt 40 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- 7) „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);
- 8) „zastępcze źródła energii” oznaczają odnawialną energię wytwarzaną na statku lub energię elektryczną z zasilania energią elektryczną z lądu;
- (9) „napęd wiatrowy” oznacza częściowy lub pełny napęd statku energią wiatru wykorzystaną za pomocą wspomaganych wiatrem układów napędowych, takich jak m.in. żagle rotorowe, latawce, twarde lub sztywne żagle, miękkie żagle, skrzydła lub turbiny ssące;

- 10) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statki zatrzymują się w celu załadowania lub rozładowania ładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów, z wyłączeniem przystanków wyłącznie w celu uzupełnienia paliwa, pozyskania zaopatrzenia, zwolnienia załogi, suchego dokowania lub dokonania napraw statku lub jego wyposażenia, lub obu tych celów, przystanków w porcie w związku z tym, że statek potrzebuje pomocy lub znajduje się w niebezpieczeństwie, transferów ze statku na statek dokonywane poza portem, przystanków wyłącznie w celu schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub niezbędnych ze względu na działania poszukiwawczo-ratownicze oraz postojów kontenerowców w sąsiadującym porcie przeładunkowym kontenerów wymienionym w akcie wykonawczym przyjętym na podstawie art. 2 ust. 2;
- 11) „rejs” oznacza rejs zdefiniowany w art. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- 12) „region najbardziej oddalony” oznacza terytorium, o którym mowa w art. 349 TFUE;
- 13) „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i wyraziła zgodę na przejęcie wszystkich obowiązków i wszelkiej odpowiedzialności nałożonych przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu;
- 14) „pojemność brutto” (GT) oznacza pojemność brutto zdefiniowaną w art. 3 lit. e) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- 15) „statek cumujący” oznacza statek cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- 16) „statek na kotwicy” oznacza statek cumujący, który nie jest zacumowany przy nabrzeżu;
- 17) „zużycie energii na statku” oznacza ilość energii, wyrażoną w megadžulach (MJ) zużytą przez statek do napędu oraz do obsługi wszelkich urządzeń pokładowych na morzu lub w miejscu cumowania;
- 18) „od źródła energii do kilwatera” lub „WtW” oznacza metodę obliczania emisji gazów cieplarnianych, która uwzględnia wpływ produkcji, transportu, dystrybucji i zużycia energii na statku pod względem emisji gazów cieplarnianych, w tym podczas spalania;
- 19) „intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku” oznacza ilość emisji gazów cieplarnianych, wyrażoną w gramach ekwiwalentu CO₂, ustaloną na podstawie zasady WtW, na 1 MJ zużycia energii na statku;
- 20) „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;
- 21) „klasa lodowa” oznacza oznaczenie przypisane statkowi przez właściwe organy krajowe państwa bandery lub organizację uznaną przez to państwo, wskazujący, że statek ten został zaprojektowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem;
- 22) „skraj lodu” oznacza rozgraniczenie w dowolnym momencie między otwartym morzem a lodem morskim dowolnego rodzaju, zarówno szybko płynącym, jak i dryfującym, jak określono w pkt 4.4.8 nomenklatury lodu morskiego Międzynarodowej Organizacji Meteorologicznej z marca 2014 r.;
- 23) „żegluga w warunkach lodowych” oznacza żeglugę statku posiadającego klasę lodową na obszarze morskim znajdującym się w obrębie skraju lodu;
- 24) „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 w porcie, doprowadzający energię elektryczną bezpośrednio do głównej rozdzielni statku w celu zasilania odbiorników hotelowych oraz usługowych lub ładowania baterii wtórnych;
- 25) „zapotrzebowanie na energię elektryczną podczas cumowania” oznacza zapotrzebowanie zacumowanego statku na energię elektryczną w celu zaspokojenia wszystkich potrzeb energetycznych w oparciu o energię elektryczną na statku;

- 26) „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;
- 27) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, który jest akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 oraz niniejszym rozporządzeniem;
- 28) „dokument zgodności FuelEU” oznacza odnoszący się do danego statku dokument, wydawany przedsiębiorstwu przez weryfikatora, potwierdzający, że statek ten spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia w danym okresie sprawozdawczym;
- 29) „statek pasażerski” oznacza statek pasażerski zdefiniowany w art. 2 lit. i) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 ⁽²³⁾;
- 30) „wycieczkowy statek pasażerski” oznacza statek pasażerski nieposiadający pokładu ładunkowego i przeznaczony wyłącznie do komercyjnego przewozu pasażerów wraz z noclegiem podczas podróży morskiej;
- 31) „kontenerowiec” oznacza statek zaprojektowany wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie;
- 32) „niezgodne z przepisami zawinięcie do portu” oznacza zawinięcie do portu, podczas którego statek nie spełnia wymogu określonego w art. 6 ust. 1, przy czym nie ma zastosowania żaden z wyjątków przewidzianych w art. 6 ust. 5;
- 33) „najmniej korzystna ścieżka” oznacza najbardziej intensywną pod względem emisji ścieżkę produkcji stosowaną w odniesieniu do dowolnego paliwa;
- 34) „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 CO₂ o tym samym współczynniku globalnego ocieplenia;
- 35) „saldo zgodności” oznacza obliczaną zgodnie z załącznikiem IV część A miarę wykraczającą poza wymogi lub niedostateczną zgodności statku w odniesieniu do wartości dopuszczalnych średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku lub celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego;
- 36) „nadwyżka zgodności” oznacza saldo zgodności o wartości dodatniej;
- 37) „deficyt zgodności” oznacza saldo zgodności o wartości ujemnej;
- 38) „całkowite saldo zgodności w puli” oznacza sumę sald zgodności wszystkich statków wchodzących w skład puli;
- 39) „podmiot zarządzający portem” oznacza podmiot zarządzający portem zdefiniowany w art. 2 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2017/352;
- 40) „państwo administrujące” oznacza państwo członkowskie określone w drodze zastosowania art. 3gf ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do przedsiębiorstwa w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, bez uszczerbku dla wyboru właściwych organów odpowiedzialnych w danym państwie członkowskim;
- 41) „okres sprawozdawczy” oznacza okres od 1 stycznia do 31 grudnia roku, w którym monitoruje się i zapisuje informacje, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w którym dane dotyczące rejsów rozpoczynających się i kończących w dwóch różnych latach kalendarzowych są ujmowane w danym roku kalendarzowym;
- 42) „okres weryfikacji” oznacza rok kalendarzowy następujący bezpośrednio po okresie sprawozdawczym.

⁽²³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

Rozdział II

Wymogi dotyczące zużycia energii na statku

Artykuł 4

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

- Średnioroczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku w okresie sprawozdawczym nie może przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w ust. 2.
- Wartość dopuszczalną, o której mowa w ust. 1, oblicza się poprzez zmniejszenie wartości referencyjnej wynoszącej 91,16 gramów ekwiwalentu CO₂ na MJ o następujący odsetek:
 - 2 % od 1 stycznia 2025 r.;
 - 6 % od 1 stycznia 2030 r.;
 - 14,5 % od 1 stycznia 2035 r.;
 - 31 % od 1 stycznia 2040 r.;
 - 62 % od 1 stycznia 2045 r.;
 - 80 % od 1 stycznia 2050 r.
- Intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oblicza się jako ilość emisji gazów cieplarnianych na jednostkę energii zgodnie z metodyką określoną w załączniku I.
- Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28, 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 aktami prawnymi Unii w dziedzinie energii, zgodnie z najlepszą dostępną wiedzą naukową i techniczną.

Artykuł 5

Stosowanie paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego

- Do obliczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2033 r. można zastosować mnożnik „2” w celu nagrodzenia statku za korzystanie z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Metodykę takiego obliczenia określono w załączniku I.
- Komisja monitoruje, oblicza i corocznie publikuje, na podstawie danych zapisanych w bazie danych FuelEU, o której mowa w art. 19, i najpóźniej 18 miesięcy po zakończeniu każdego okresu sprawozdawczego, udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w rocznym zużyciu energii na statkach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- Jeżeli udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w ust. 2, wynosi mniej niż 1 % w okresie sprawozdawczym 2031, do takich paliw stosuje się cel cząstkowy wynoszący 2 % rocznego zużycia energii na statku od 1 stycznia 2034 r., z zastrzeżeniem ust. 5.
- Ust. 3 nie ma zastosowania, jeżeli dostępne przed 1 stycznia 2033 r. wyniki monitorowania przewidziane w ust. 2 wykazują, że udział, o którym mowa w ust. 2, jest większy niż 2 %.
- Jeżeli na podstawie działań monitorujących, o których mowa w ust. 2, i w następstwie oceny Komisji, istnieją dowody na niewystarczającą zdolność produkcyjną i dostępność paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego dla sektora morskiego, nierówny rozkład geograficzny lub zbyt wysoką cenę tych paliw, cel cząstkowy określony w ust. 3 nie ma zastosowania.

6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające kryteria oceny, o której mowa w ust. 5, oraz metodę obliczania współczynnika różnicy cen między paliwami pochodzenia niebiologicznego a paliwami kopalnymi wykorzystywanymi w komórce 14 tabeli w załączniku IV część B. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28 w celu:

- a) uzupełnienia ust. 5 niniejszego artykułu poprzez dodanie dodatkowych elementów;
- b) informowania o niemożliwości zastosowania celu cząstkowego, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, w wyniku monitorowania, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, lub oceny, o której mowa w ust. 5 niniejszego artykułu.

8. W przypadku gdy zastosowanie ma cel cząstkowy, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje do 31 grudnia 2033 r. akty wykonawcze w celu doprecyzowania przepisów dotyczących stosowania ust. 3 niniejszego artykułu w odniesieniu do:

- a) weryfikacji i obliczeń, o których mowa w art. 16;
- b) mających zastosowanie mechanizmów elastyczności określonych w art. 20 i 21;
- c) mających zastosowanie kar FuelEU, o których mowa w art. 23 i załączniku IV.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

9. Cel cząstkowy, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, w stosownych przypadkach nie ma zastosowania do statku, który wykaże, że taki sam udział zużycia energii na statku rocznie jest zaspokajany przez inne paliwa, które zapewniają równoważne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i są certyfikowane zgodnie z art. 10 niniejszego rozporządzenia, z wyłączeniem biopaliw, o których mowa w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001.

10. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do udziału rocznego zużycia energii na statku przez statki z zasilania energią elektryczną z łądu.

Artykuł 6

Dodatkowe wymogi dotyczące bezemisyjności w odniesieniu do energii wykorzystywanej podczas cumowania

1. Od 1 stycznia 2030 r. statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia objętym zakresem art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804 i podlegający jurysdykcji państwa członkowskiego, zostaje podłączony do zasilania energią elektryczną z łądu i wykorzystuje ją do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania.

2. Od 1 stycznia 2035 r. statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia, który nie jest objęty art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804, podlegający jurysdykcji państwa członkowskiego, w przypadku gdy nabrzeże jest wyposażone w dostępną infrastrukturę zasilania energią elektryczną z łądu, zostaje podłączony do tego zasilania energią elektryczną z łądu i wykorzystuje je do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania.

3. Od 1 stycznia 2030 r. do 31 grudnia 2034 r. oraz po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym, w stosownych przypadkach, z podmiotem zarządzającym portem, państwo członkowskie może zdecydować, że statek zacumowany przy nabrzeżu w porcie zawinięcia podlegającym jego jurysdykcji, który nie jest objęty art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804, lub w niektórych częściach takiego portu, musi zostać podłączony do zasilania energią elektryczną z łądu i wykorzystywać je do zaspokojenia całego zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania. Państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji w sprawie nałożenia tego wymogu rok przed rozpoczęciem jego stosowania. Decyzję tę stosuje się od początku okresu sprawozdawczego. Komisja publikuje te informacje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i udostępnia publicznie zaktualizowany wykaz odpowiednich portów. Wykaz taki jest łatwo dostępny.

4. Ust. 1, 2 i 3 stosuje się do:

- a) kontenerowców;
- b) statków pasażerskich.

5. Ust. 1, 2 i 3 nie stosuje się do statków, które:
- a) są zacumowane przy nabrzeżu krócej niż dwie godziny obliczone na podstawie czasu wejścia i czasu wyjścia monitorowanych i rejestrowanych zgodnie z art. 15;
 - b) wykorzystują w trakcie cumowania przy nabrzeżu technologie bezemisyjne zgodne z ogólnymi wymogami dotyczącymi takich technologii przewidzianymi w załączniku III oraz wymienione i określone w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 6 i 7 niniejszego artykułu, w odniesieniu do całego ich zapotrzebowania na energię elektryczną podczas cumowania;
 - c) ze względu na nieprzewidziane okoliczności pozostające poza kontrolą statku muszą dokonać nieplanowanego zawinięcia do portu, co nie odbywa się systematycznie, ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, innych niż te, które zostały już wyłączone na mocy art. 3 pkt 10;
 - d) nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu ze względu na niedostępność punktów przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu w porcie;
 - e) 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 cumowania;
 - f) 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 rozporządzenia (UE) 2023/1804 w odniesieniu do systemów przyłączenia statków morskich do lądu;
 - g) 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;
 - h) pozostając podłączone przez okres ograniczony do ściśle niezbędnego, wymagają wykorzystania wytwarzania energii na statku do badań konserwacyjnych lub prób funkcjonalnych przeprowadzanych na wniosek funkcjonariusza właściwego organu lub przedstawiciela uznanej organizacji dokonującej przeglądu lub inspekcji.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, i regularnego uaktualniania, aktów delegowanych zgodnie z art. 28, w celu zmiany niewyczerpującej tabeli zawartej w załączniku III poprzez dodanie innych technologii bezemisyjnych w rozumieniu art. 3 pkt 7.
7. Komisja może przyjmować akty wykonawcze, aby ustanowić szczegółowe kryteria akceptacji, w tym definicję granic systemu i wymogi w zakresie certyfikacji, które należy uznać za spełniające ogólne wymogi dotyczące technologii bezemisyjnych przewidziane w załączniku III, w tym jego przyszłe aktualizacje.

W odniesieniu do wykazu istniejących technologii przewidzianego w załączniku III, te akty wykonawcze przyjmuje się, w stosownych przypadkach, do 30 czerwca 2024 r. W przypadku wszelkich nowych technologii te akty wykonawcze przyjmuje się bez zbędnej zwłoki, jeżeli inne technologie, o których mowa w załączniku III, staną się dostępne.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

8. Statki informują z wyprzedzeniem właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub każdy należycie upoważniony podmiot przed wejściem do portu o zamiarze przyłączenia się do zasilania energią elektryczną z lądu lub o zamiarze zastosowania technologii bezemisyjnej zgodnie z ust. 5 lit. b). Statki, które zamierzają podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, wskazują również ilość energii, jakiej mogą potrzebować podczas zawinięcia do portu.

Po otrzymaniu informacji ze statku dotyczących podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, o którym mowa w akapicie pierwszym, właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia lub należycie upoważniony podmiot potwierdza statkowi, czy dostępne jest podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające informacje, które należy przekazać zgodnie z akapitem pierwszym i drugim, a także procedurę przekazywania tych informacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

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

- a) stosowanie wyjątku określonego w ust. 5;
- b) niespełnianie przez statek wymogów określonych w ust. 1, 2 i 3, w przypadku gdy nie ma zastosowania żaden z wyjątków określonych w ust. 5.

10. Od 1 stycznia 2035 r. w portach objętych wymogami art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1804 możliwe jest stosowanie wyjątków przewidzianych w ust. 5 lit. d), e) i f) wyłącznie do maksymalnej liczby zawinięć do portu odpowiadającej 10 % całkowitej liczby zawinięć statków w okresie sprawozdawczym, zaokrąglonej w górę do najbliższej liczby całkowitej, w stosownych przypadkach, lub do maksymalnie dziesięciu zawinięć do portu w danym okresie sprawozdawczym, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa.

Zawinięcia do portu nie uwzględnia się na potrzeby stwierdzenia zgodności z niniejszym przepisem, jeżeli przedsiębiorstwo wykaże, na podstawie wymiany informacji, o której mowa w ust. 8, że nie mogło w sposób racjonalny przewidzieć, że statku nie będzie można podłączyć do zasilania energią elektryczną z lądu z którejkolwiek z przyczyn, o których mowa w ust. 5 lit. d), e) lub f).

11. 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 Komisję o swojej decyzji w sprawie nałożenia tego wymogu rok przed rozpoczęciem jego stosowania. Decyzję tę stosuje się od początku okresu sprawozdawczego Komisja publikuje te informacje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i udostępnia publicznie zaktualizowany wykaz odpowiednich portów. Wykaz taki jest łatwo dostępny.

Rozdział III

Wspólne zasady i certyfikacja

Artykuł 7

Wspólne zasady monitorowania i raportowania

1. Zgodnie z art. 8–10 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 cumowania. 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 zbioru 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, a także wszelkie inne informacje potrzebne do weryfikacji zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w sposób przejrzysty i dokładny, w formie papierowej lub elektronicznej, tak aby weryfikator mógł określić intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

5. Podejmując działania w zakresie monitorowania i raportowania określone w art. 8, 9, 10 i 15 niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wykorzystuje się informacje i dane zgromadzone do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.

Artykuł 8

Plan monitorowania

1. Do 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 odpowiednie informacje.

2. W odniesieniu do statków objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po 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 Międzynarodowej Organizacji Morskiej (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 przypadku statków, o których mowa w art. 6 ust. 4 lit. b), opis norm i właściwości urządzeń umożliwiających podłączenie do zasilania energią elektryczną z łądu lub technologii bezemisyjnej;
- e) 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 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), zatwierdzonym przez administrację państwa bandery lub uznaną organizację określoną w Kodeksie uznanych organizacji IMO przyjętym rezolucjami MEPC.237(65) i MSC.349(92). 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 Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) lub, jeżeli silniki nie muszą posiadać świadectwa EIAPP, na tabliczce znamionowej silników;
- f) opis planowanych źródeł energii, które mają być wykorzystywane na statku podczas nawigacji i cumowania w celu spełnienia wymogów określonych w art. 4 i 6;
- g) opis procedur monitorowania zużycia paliwa przez statek, a także energii dostarczanej przez zastępcze źródła energii lub technologię bezemisyjną;
- h) 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. 10 oraz w załącznikach I i II;

- i) opis procedur stosowanych w celu monitorowania kompletności wykazu rejsów;
- j) 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 zawinięcia oraz czasu spędzonego w miejscu cumowania;
- k) opis procedur, systemów i obowiązków stosowanych do uaktualniania dowolnych danych zawartych w planie monitorowania w okresie sprawozdawczym;
- l) opis metody określania danych zastępczych, które mogą być stosowane do wyeliminowania niekompletności danych lub identyfikacji i poprawienia błędów w danych;
- m) arkusz ewidencji zmian dla udokumentowania wszystkich szczegółowych informacji dotyczących historii zmian;
- n) informacje o klasie lodowej statku, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii, której wykorzystanie wynika z klasy lodowej statku z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV;
- o) w przypadku gdy przedsiębiorstwo wnioskuje o wyłączenie dodatkowej energii wykorzystanej w związku z żeglugą w warunkach lodowych z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV, informacje na temat klasy lodowej statku oraz opis możliwej do zweryfikowania procedury monitorowania odległości przebytej podczas całego rejsu, jak również odległości przebytej podczas żeglugi w warunkach lodowych, datę, godzinę i pozycję wejścia i opuszczenia warunków lodowych oraz zużycie paliwa podczas żeglugi w warunkach lodowych;
- p) w przypadku statku wyposażonego w napęd wiatrowy – opis zainstalowanego na statku wyposażenia napędu wiatrowego oraz wartości P_{Wind} i P_{Prop} określone w załączniku I.

4. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające te szablony, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

Artykuł 9

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, poprawienia lub uaktualnienia zawartych w nim danych.
2. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zmieniają plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:
 - a) zmiana przedsiębiorstwa;
 - b) rozpoczęcie stosowania nowych systemów konwersji energii, nowych rodzajów energii, nowych systemów podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu lub nowych zastępczych źródeł energii lub nowych technologii bezemisyjnych;
 - c) zmiana dostępności danych spowodowana 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) przedsiębiorstwa, weryfikatorzy lub właściwe organy stwierdziły, że dane wynikające z zastosowanej metody monitorowania są nieprawidłowe;
 - e) weryfikatorzy uznali, że część planu monitorowania nie jest już zgodna z wymogami niniejszego rozporządzenia, a przedsiębiorstwo jest zobowiązane przez weryfikatora do jej zmiany zgodnie z art. 11 ust. 1;

- f) przedsiębiorstwa, weryfikatorzy lub właściwe organy stwierdziły, że metody zapobiegania lukom w danych i identyfikacji błędów w danych są nieodpowiednie, aby zapewnić dokładność, kompletność i przejrzystość danych.
3. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zgłaszają weryfikatorom wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania.

Artykuł 10

Certyfikacja paliw i współczynniki emisji

1. W przypadkach gdy 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, stosuje się następujące zasady:

- a) biopaliwa i biogaz, które nie są zgodne z kryteriami zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określonymi w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub są 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, które nie są zgodne z programami ograniczenia emisji 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. Uznaje się, że paliwa nieobjęte ust. 1 mają te same współczynniki emisji co najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla danego rodzaju paliwa, chyba że zostały certyfikowane zgodnie z unijnymi aktami prawnymi dotyczącymi rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru, ustanawiającymi próg ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i związaną z nimi metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych z produkcji takich paliw.

3. Na podstawie dokumentów dostawy paliwa uzupełnionych na podstawie załącznika I do niniejszego rozporządzenia, przedsiębiorstwa dostarczają dokładne, kompletne i wiarygodne dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych i cech zrównoważonego rozwoju paliw, które należy uwzględnić do celów, o których mowa w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, certyfikowanych w ramach systemu uznanego przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub, w stosownych przypadkach, odpowiednich przepisów aktów prawnych Unii dotyczących rynku wewnętrznego gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru.

4. Przedsiębiorstwa nie mogą odejść od wartości domyślnych dla współczynników emisji WtT określonych w załączniku II do niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do paliw kopalnych. Bez uszczerbku dla ust. 1 przedsiębiorstwa mają prawo odbiegać od wartości domyślnych dla współczynników emisji WtT określonych w załączniku II do niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że wartości rzeczywiste są certyfikowane w ramach systemu uznanego przez Komisję. Certyfikacji tej dokonuje się w odniesieniu do biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub, w stosownych przypadkach, zgodnie z odpowiednimi przepisami aktów prawnych Unii dotyczącymi rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru.

5. 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.

6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, by określić, które międzynarodowe normy i odniesienia certyfikacyjne są akceptowane do celów wykazania rzeczywistych współczynników emisji TtW. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

Rozdział IV

Weryfikacja i akredytacja

Artykuł 11

Ocena planu monitorowania i zmienionego planu monitorowania

1. Dla każdego statku i w razie zmiany weryfikatora weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami określonymi w art. 7–9. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, dane przedsiębiorstwo bezzwłocznie zmienia odpowiednio 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 wykraczać poza początek okresu sprawozdawczego.
2. Zmiany w planie monitorowania na mocy art. 9 ust. 2 lit. b), c) i d) podlegają ocenie przez weryfikatora. W następstwie oceny weryfikator powiadamia dane przedsiębiorstwo, czy zmiany te są zgodne z wymogami określonymi w art. 7–9.
3. Po dokonaniu zadowalającej oceny planu monitorowania i zmienionego planu monitorowania weryfikator rejestruje je w bazie danych FuelEU. Plan monitorowania i zmieniony plan monitorowania są dostępne dla państwa administrującego.

Artykuł 12

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 oraz w celu uniknięcia potencjalnych konfliktów interesów weryfikator ani żadna część podmiotu prawnego, którego jest częścią, nie może być przedsiębiorstwem, operatorem statku ani właścicielem przedsiębiorstwa. Ponadto weryfikator nie może być własnością przedsiębiorstwa, operatora statku ani właściciela przedsiębiorstwa ani nie może utrzymywać stosunków z przedsiębiorstwem, które mogłyby mieć wpływ na jego niezależność i bezstronność.
2. Weryfikator ocenia rzetelność, wiarygodność, dokładność i kompletność danych oraz informacji dotyczących ilości, typu i współczynnika emisji pochodzącej ze zużycia energii na statku, w szczególności:
 - a) przyporządkowanie zużycia paliwa i użycia zastępczych źródeł energii do rejsów i cumowania;
 - b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia;
 - c) wybór oraz wykorzystanie współczynników emisji;
 - d) korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu lub stosowanie wyjątków zarejestrowanych w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 6 ust. 9 lit. a);
 - e) informacje wymagane na mocy art. 10 ust. 3.
3. Ocena, o której mowa w ust. 2, opiera się na następujących kryteriach:
 - a) czy 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) czy 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) czy dane są gromadzone zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami; oraz
- d) czy odpowiednia ewidencja na statku jest kompletna i spójna.

Artykuł 13

Procedury weryfikacji

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszoną ilość oraz zgłoszony rodzaj i współczynnik emisji pochodzącej ze 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 rozbieżności weryfikator przeprowadza dalsze analizy.
2. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z różnymi etapami obliczeń, dokonując przeglądu wszystkich źródeł danych i metodologii zastosowanych przez dane przedsiębiorstwo.
3. Weryfikator uwzględnia wszelkie skuteczne metody kontroli ryzyka, stosowane przez dane przedsiębiorstwo w celu ograniczenia niepewności związanej ze stosowaną konkretną metodą monitorowania.
4. Na wniosek weryfikatora dane 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 wizytację 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 elementów: kompetencje weryfikatorów, dokumenty, które mają być przekazywane weryfikatorom przez przedsiębiorstwa, ocena zgodności planu monitorowania i zmienionego planu monitorowania, ocena ryzyka – w tym kontrole – przeprowadzane przez weryfikatorów, weryfikacja sprawozdania FuelEU, o którym mowa w art. 15 ust. 3, 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. 11 i 12 oraz w niniejszym artykule oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 29 ust. 3.

Artykuł 14

Akredytacja weryfikatorów

1. Weryfikatorzy muszą posiadać akredytację w odniesieniu do działań weryfikacyjnych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008. Do końca każdego roku krajowa jednostka akredytująca przekazuje Komisji wykaz akredytowanych weryfikatorów wraz ze wszystkimi odpowiednimi danymi kontaktowymi.
2. Jeżeli w niniejszym rozporządzeniu nie ustanowiono szczegółowych przepisów dotyczących akredytacji weryfikatorów, zastosowanie mają odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.
3. Weryfikatorzy muszą dysponować zawsze środkami i personelem umożliwiającymi im radzenie sobie z wielkością floty, w odniesieniu do której przeprowadzają działania weryfikacyjne na mocy niniejszego rozporządzenia. W szczególności weryfikatorzy muszą posiadać zawsze wystarczającą wiedzę fachową, zwłaszcza w dziedzinie transportu morskiego, umożliwiającą im wykonywanie zadań wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia. Muszą być oni w stanie przydzielać środki i personel do każdego miejsca pracy, w każdym terminie i w razie potrzeby do zadań, które mają być wykonywane na podstawie niniejszego rozporządzenia.

4. Właściwy organ stwierdzający niezgodność 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.

5. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28 w celu uzupełnienia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia poprzez określenie dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów, co najmniej w odniesieniu do następujących elementów: wniosek o akredytację w odniesieniu do działań weryfikacyjnych 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 weryfikacyjnych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym odniesienie do norm zharmonizowanych. Metody i kryteria określone w takich aktach delegowanych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 11, 12 i 13 oraz na odpowiednich standardach uznanych na poziomie międzynarodowym.

Rozdział V

Rejestrowanie, weryfikacja i ocena zgodności oraz związana z nią sprawozdawczość

Artykuł 15

Monitorowanie i sprawozdawczość

1. Od 1 stycznia 2025 r., przyjmując za podstawę plan monitorowania, o którym mowa w art. 8, i w następstwie oceny tego planu przez weryfikatora, przedsiębiorstwa monitorują i rejestrują poniższe informacje w odniesieniu do każdego statku zawijającego do portu, zawinięcia lub wypływającego z takiego portu oraz dla każdego rejsu, o którym mowa w art. 2 ust. 1:

- a) port wyjścia i port zawinięcia, łącznie z datą i czasem wyjścia z portu i zawinięcia do portu oraz czasem cumowania;
- b) w odniesieniu do każdego statku, do którego ma zastosowanie art. 6 ust. 1, połączenie z zasilaniem energią elektryczną z lądu oraz wykorzystanie takiego zasilania lub stosowanie jakichkolwiek wyjątków wymienionych w art. 6 ust. 5, potwierdzonych, w stosownych przypadkach, na podstawie art. 6 ust. 9 lit. a);
- c) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas cumowania i na morzu;
- d) ilość energii elektrycznej dostarczonej na statek za pośrednictwem zasilania energią elektryczną z lądu;
- e) w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa zużytego w czasie cumowania i na morzu, współczynnik emisji WtT, współczynniki emisji TtW spalane paliwa oraz współczynniki emisji TtW paliwa utraconego związane z różnymi konsumentami paliwa na statku, obejmujące wszystkie odpowiednie gazy cieplarniane;
- f) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego podczas cumowania i na morzu;
- g) klasę lodową statku, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z klasy lodowej statku z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV, przy zastosowaniu zalecenia 25/7 Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM) w sprawie bezpieczeństwa żeglugi zimowej na Morzu Bałtyckim w celu ustalenia odpowiedniości klas lodowych;
- h) klasę lodową statku, 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 całkowitą odległość przebytą w trakcie wszystkich rejsów w okresie sprawozdawczym, jeżeli przedsiębiorstwo zwraca się o wyłączenie dodatkowej energii wynikającej z żeglugi w warunkach lodowych z wyliczenia salda zgodności określonego w załączniku IV.

2. Przedsiębiorstwa rejestrują informacje i dane wymienione w ust. 1 terminowo i w przejrzysty sposób oraz zestawiają je w ujęciu rocznym, tak aby umożliwić weryfikację zgodności z niniejszym rozporządzeniem przez weryfikatora.
3. Do dnia 31 stycznia okresu weryfikacji przedsiębiorstwa przekazują weryfikatorowi sprawozdanie dla danego statku (zwane dalej „sprawozdaniem FuelEU”), zawierające wszystkie informacje, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu oraz dane i dokumentację monitorowania, o których mowa w art. 7 ust. 4, za dany okres sprawozdawczy.
4. W przypadku transferu statku pomiędzy przedsiębiorstwami:
 - a) przedsiębiorstwo transferujące przekazuje weryfikatorowi informacje, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, za okres, w którym odpowiadało za eksploatację statku;
 - b) jak najbliżej dnia zakończenia transferu, a następnie nie później niż jeden miesiąc po tym, informacje, o których mowa w lit. a), są weryfikowane i rejestrowane w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 16 przez weryfikatora, który przeprowadził czynności weryfikacyjne w odniesieniu do statku w ramach przedsiębiorstwa transferującego; oraz
 - c) bez uszczerbku dla lit. a) i b) przedsiębiorstwo odpowiadające za eksploatację statku 31 grudnia okresu sprawozdawczego jest odpowiedzialne za zgodność statku z wymogami art. 4 i 6 przez cały okres sprawozdawczy, w którym miał miejsce transfer lub wielokrotne transfery.

Artykuł 16

Weryfikacja i obliczenia

1. W następstwie weryfikacji określonej w art. 11, 12 i 13 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. 6.
2. W przypadku gdy we wnioskach z oceny weryfikacyjnej, o której mowa w ust. 1, weryfikator stwierdza z wystarczającą pewnością, że sprawozdanie FuelEU nie zawiera istotnych zniekształceń ani niezgodności, przekazuje danemu przedsiębiorstwu sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że sprawozdanie FuelEU jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem. W sprawozdaniu z weryfikacji wyszczególnia się wszystkie odpowiednie kwestie odnoszące się do wykonanej przez weryfikatora pracy.
3. W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na zniekształcenia lub niezgodności z niniejszym rozporządzeniem, weryfikator terminowo informuje o tym dane przedsiębiorstwo. Przedsiębiorstwo bezzwłocznie koryguje zniekształcenia lub niezgodności w celu umożliwienia terminowego zakończenia procesu weryfikacji i przedkłada weryfikatorowi zmienione sprawozdanie FuelEU oraz wszelkie inne informacje niezbędne do skorygowania stwierdzonych zniekształceń lub 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.
4. Na podstawie sprawozdania FuelEU zgodnego z niniejszym rozporządzeniem weryfikator oblicza:
 - a) wykorzystując metodę określoną w załączniku I, średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na danym statku;
 - b) saldo zgodności statku wykorzystując wzór określony w części A załącznika V;

- c) liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu w poprzednim okresie sprawozdawczym, uwzględniając czas cumowania przy nabrzeżu i, w stosownych przypadkach zgodnie z art. 6 ust. 9, na kotwiczowisku, w odniesieniu do każdego zawinięcia do portu danego statku niezgodnego z wymogami określonymi w art. 6;
 - d) roczne zużycie energii na statku, z wyłączeniem energii z zasilania energią elektryczną z lądu;
 - e) roczne zużycie energii na statku z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego.
5. Do 31 marca w okresie weryfikacji weryfikator przekazuje przedsiębiorstwu informacje, o których mowa w ust. 4, oraz rejestruje w bazie danych FuelEU zgodne z niniejszym rozporządzeniem sprawozdanie FuelEU, sprawozdanie z weryfikacji oraz informacje, o których mowa w ust. 4.

Wszystkie informacje zarejestrowane w bazie danych FuelEU są dostępne dla państwa administrującego.

Artykuł 17

Dodatkowe kontrole przeprowadzane przez właściwy organ

1. W dowolnym momencie właściwy organ państwa administrującego względem danego przedsiębiorstwa może, w odniesieniu do każdego z jego statków i do dwóch poprzednich okresów sprawozdawczych, przeprowadzić dodatkowe kontrole któregośkolwiek z poniższych:
- a) sprawozdania FuelEU zgodnego z niniejszym rozporządzeniem, sporządzonego zgodnie z art. 15 i 16;
 - b) sprawozdania z weryfikacji sporządzonego zgodnie z art. 16;
 - c) obliczeń dokonanych przez weryfikatora zgodnie z art. 16 ust. 4.
2. Na wniosek właściwego organu, o którym mowa w ust. 1, przedsiębiorstwo dostarcza wszelkich niezbędnych informacji lub przedkłada dokumenty umożliwiające właściwemu organowi przeprowadzenie dodatkowych kontroli oraz umożliwia dostęp do pomieszczeń przedsiębiorstwa lub statku w celu ułatwienia takich dodatkowych kontroli.
3. Właściwy organ, o którym mowa w ust. 1, wydaje sprawozdanie z dodatkowych kontroli zawierające, w stosownych przypadkach, zaktualizowane obliczenia dokonane przy zastosowaniu art. 17 ust. 1 lit. c), zaktualizowaną kwotę nadwyżki zgodności lub zaliczkową nadwyżkę zgodności oraz zaktualizowaną kwotę kary FuelEU.
4. W przypadku gdy w sprawozdaniu z dodatkowych kontroli, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, stwierdzono zniekształcenia, niezgodności lub błędy w obliczeniach skutkujące niezgodnością z wymogami określonymi w art. 4 lub 6, a w konsekwencji karą FuelEU lub zmianą kwoty już zapłaconej kary FuelEU, właściwy organ, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, powiadamia dane przedsiębiorstwo o odpowiedniej kwocie kary FuelEU lub zmienionej kary FuelEU. Państwa członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwo odpowiedzialne za statek w okresie objętym dodatkowymi kontrolami zapłaciło kwotę równą karze FuelEU lub zmodyfikowanej karze FuelEU w terminie miesiąca od powiadomienia go, zgodnie z zasadami przewidzianymi w art. 23.
5. Właściwy organ, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie wycofuje z bazy danych FuelEU dokument zgodności FuelEU statku, którego przedsiębiorstwo nie zapłaciło w odpowiednim czasie kar FuelEU, o których mowa w ust. 4, i terminowo powiadamia o wycofaniu dane przedsiębiorstwo. Właściwy organ wydaje ponownie dokument zgodności FuelEU po zapłaceniu kwoty równej karze FuelEU, pod warunkiem że przedsiębiorstwo spełnia pozostałe warunki określone w niniejszym rozporządzeniu dotyczące posiadania dokumentu zgodności FuelEU.

6. Ust. 5 nie ma zastosowania do statku, który został przeniesiony do przedsiębiorstwa innego niż przedsiębiorstwo, które przyjęło odpowiedzialność za jego eksploatację w okresie objętym dodatkowymi kontrolami.

7. Działania, o których mowa w niniejszym artykule, sprawozdanie z dodatkowych kontroli, o którym mowa w ust. 3, a także dowód dokonania płatności kar FuelEU, są odnotowywane niezwłocznie w bazie danych FuelEU przez podmioty wykonujące te działania, sporządzające takie sprawozdanie lub dokonujące takiej płatności.

Artykuł 18

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 wymogów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

Baza danych FuelEU i sprawozdawczość

1. Komisja opracowuje elektroniczną bazę danych służącą do monitorowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem (zwaną dalej „bazą danych FuelEU”), 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. 20 i 21, stosowania wyjątków przewidzianych w art. 6 ust. 5 oraz działań związanych z uiszczaniem kar FuelEU nałożonych na mocy art. 23, 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 ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁴⁾ oraz Komisja, z odpowiednimi prawami dostępu i funkcjami odpowiadającymi ich odpowiednim obowiązkom w zakresie wykonywania niniejszego rozporządzenia.

2. O wszelkich elementach zapisanych lub zmodyfikowanych w bazie danych FuelEU powiadamia się podmioty, dla których te elementy są dostępne.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające 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. 29 ust. 3.

Artykuł 20

Przeniesienie lub pożyczanie nadwyżki zgodności między okresami sprawozdawczymi

1. Na podstawie obliczeń przeprowadzonych zgodnie z art. 16 ust. 4, jeżeli statek posiada w okresie sprawozdawczym nadwyżkę zgodności w odniesieniu do intensywności emisji gazów cieplarnianych, o której mowa w art. 4 ust. 2, lub, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3, przedsiębiorstwo to może ją zachować w saldzie zgodności tego samego statku na potrzeby następnego okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo zapisuje przeniesienie 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 przenosić nadwyżki zgodności.

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

2. Na podstawie obliczeń przeprowadzonych zgodnie z art. 16 ust. 4, jeżeli statek wykazuje deficyt zgodności za dany okres sprawozdawczy, przedsiębiorstwo może pożyczyć zaliczkową nadwyżkę zgodności w odpowiedniej wielkości z kolejnego okresu sprawozdawczego. Zaliczkową nadwyżkę zgodności dodaje się do salda zgodności statku w okresie sprawozdawczym, a zaliczkową nadwyżkę zgodności pomnożoną przez 1,1 odejmuje się od salda zgodności tego samego statku w kolejnym okresie sprawozdawczym. Nie wolno pożyczać zaliczkowej nadwyżki zgodności:

- a) odpowiadającej iloczynowi wielkości przekraczającej o ponad 2 % wartość dopuszczalną określoną 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 30 kwietnia w okresie weryfikacji.

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 dane przedsiębiorstwo do 1 czerwca w okresie weryfikacji o kwocie kary FuelEU, o której mowa w art. 23 ust. 2, której początkowo uniknięto poprzez pożyczanie tej zaliczkowej nadwyżki zgodności, pomnożonej przez 1,1.

Artykuł 21

Łączenie sald zgodności w pulę

1. Salda zgodności w odniesieniu do intensywności emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 4 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3, w odniesieniu do dwóch lub większej liczby statków, obliczone zgodnie z art. 16 ust. 4, mogą być łączone na potrzeby spełnienia wymogów określonych w art. 4 oraz, w stosownych przypadkach, w art. 5 ust. 3. Saldo zgodności statku nie może być włączone do większej liczby pul niż jedna w tym samym okresie sprawozdawczym.

W odniesieniu do celu dotyczącego intensywności emisji gazów cieplarnianych oraz celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego można wykorzystać dwie oddzielne pule.

2. Przedsiębiorstwo rejestruje w bazie danych FuelEU zamiar włączenia salda zgodności statku do puli, rozdział całkowitego salda zgodności w puli pomiędzy poszczególne statki oraz wybór weryfikatora wybranego do weryfikacji tego przydziału.

3. Gdy statki uczestniczące w puli kontrolowane są przez co najmniej dwa przedsiębiorstwa, szczegółowe informacje dotyczące puli zarejestrowane w bazie danych FuelEU, w tym przydział całkowitego salda zgodności w puli dla jej statków oraz wybór weryfikatora wybranego do weryfikacji rozdziału całkowitego salda zgodności puli pomiędzy poszczególne statki, są potwierdzane w bazie danych FuelEU przez wszystkie odpowiednie przedsiębiorstwa w puli.

4. 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. 16 ust. 4, nie wykazują wyższego deficytu zgodności po przydzieleniu połączonej w pulę zgodności oraz jeżeli statki, które miały nadwyżkę zgodności obliczoną przy zastosowaniu art. 16 ust. 4, nie mają deficytu zgodności po przydzieleniu zgodności z puli.

5. Statek nie może zostać włączony do puli, jeżeli nie spełnia obowiązku określonego w art. 24.

6. Jeżeli z całkowitego salda zgodności w puli wynika nadwyżka zgodności w przypadku pojedynczego statku, stosuje się art. 20 ust. 1.

7. Art. 20 ust. 2 nie ma zastosowania do statku uczestniczącego w puli.
8. Do 30 kwietnia w okresie weryfikacji wybrany weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU ostateczny skład puli i rozdział całkowitego salda zgodności w puli pomiędzy poszczególne statki.

Artykuł 22

Dokument zgodności FuelEU

1. Do 30 czerwca w okresie weryfikacji weryfikator wydaje dokument zgodności FuelEU dla danego statku, pod warunkiem że statek nie wykazuje deficytu zgodności, po ewentualnym zastosowaniu art. 20 i 21, nie dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu oraz spełnia obowiązek określony w art. 24.
2. W przypadku gdy należne są kary FuelEU, o których mowa w art. 23 ust. 2 lub 5, właściwy organ państwa administrującego wydaje do 30 czerwca w okresie weryfikacji dokument zgodności FuelEU dla danego statku, pod warunkiem że zapłacono kwotę równą karom FuelEU.
3. 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.
4. Dokument zgodności FuelEU zachowuje ważność przez 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego lub do czasu wydania nowego dokumentu zgodności FuelEU, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.
5. Weryfikator lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa administrującego bezzwłocznie rejestruje w bazie danych FuelEU wydany dokument zgodności FuelEU.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzory dokumentu zgodności FuelEU, w tym szablony elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 29 ust. 2.

Artykuł 23

Kary FuelEU

1. Przed 1 maja w okresie weryfikacji, na podstawie obliczeń przeprowadzonych zgodnie z art. 16 ust. 4 i po ewentualnym zastosowaniu art. 20 i 21, weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU zweryfikowane salda zgodności statku pod względem intensywności emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 4 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3.

Jeżeli statek ma deficyt zgodności w odniesieniu do celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3, kara FuelEU jest obliczana zgodnie ze wzorem określonym w części B załącznika IV.

2. Państwo administrujące w odniesieniu do przedsiębiorstwa zapewnia, aby w przypadku każdego z jego statków wykazujących deficyt zgodności w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 4 ust. 2, lub, w stosownych przypadkach, w zakresie celu cząstkowego dotyczącego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3, 1 czerwca w okresie weryfikacji, po ewentualnym zatwierdzeniu przez jego właściwy organ, przedsiębiorstwo zapłaciło do 30 czerwca w okresie weryfikacji kwotę równą karze FuelEU wynikającą z zastosowania wzorów określonych w części B załącznika IV. Jeżeli statek wykazuje deficyt zgodności przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, kwotę tę mnoży się przez $1 + (n-1)/10$, gdzie n oznacza liczbę kolejnych okresów sprawozdawczych, za które przedsiębiorstwo podlega karze FuelEU w odniesieniu do tego statku.

3. Państwo administrujące względem danego przedsiębiorstwa zapewnia, aby w odniesieniu do każdego statku znajdującego się w sytuacji, o której mowa w art. 20 ust. 4, przedsiębiorstwo uiszczało do 30 czerwca w okresie weryfikacji kwotę równą karze FuelEU zgłoszonej na podstawie tego ustępu.
4. Przed 1 maja w okresie weryfikacji, w stosownych przypadkach na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z art. 16 ust. 4, weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU całkowitą liczbę godzin spędzonych przy nabrzeżu przez statek niezgodnie z wymogami określonymi w art. 6.
5. 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 30 czerwca w okresie weryfikacji kwotę równą karze FuelEU wynikającej z pomnożenia kwoty 1,5 EUR przez ustalone całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną statku cumującego oraz przez całkowitą liczbę godzin, zaokrągloną do najbliższej pełnej godziny, spędzonych podczas cumowania niezgodnie z wymogami określonymi w art. 6.
6. Państwa członkowskie muszą posiadać niezbędne ramy prawne i administracyjne na szczeblu krajowym, aby zapewnić wypełnienie obowiązków dotyczących nakładania, uiszczania i pobierania kar FuelEU.
7. Działania, o których mowa w niniejszym artykule, a także dowód dokonania płatności kar FuelEU, są odnotowywane niezwłocznie w bazie danych FuelEU przez podmioty wykonujące te działania lub dokonujące tej płatności.
8. Przedsiębiorstwo pozostaje odpowiedzialne za uiszczenie kar FuelEU bez uszczerbku dla możliwości zawierania przez przedsiębiorstwo z komercyjnymi operatorami statku umów przewidujących zobowiązanie operatora komercyjnego do zwrotu przedsiębiorstwu zapłaconych kar FuelEU, 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.
9. Przedsiębiorstwo pozostaje odpowiedzialne za uiszczanie kar FuelEU, bez uszczerbku dla możliwości zawierania przez przedsiębiorstwo umów z dostawcami paliw, które przewidują odpowiedzialność dostawców paliw za zwrot przedsiębiorstwu płatności kar FuelEU.
10. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28, aby zmienić załącznik IV w celu dostosowania współczynnika określonego w pozycji 7 i, w stosownych przypadkach, 14 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 mnożnika określonego w ust. 5 niniejszego artykułu w oparciu o indeksację średniego kosztu energii elektrycznej w Unii.
11. Państwa członkowskie starają się zapewnić, aby dochody uzyskane z kar FuelEU lub równoważnik ich wartości finansowej 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 infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach i wspieranie rozwoju, testowania i wdrażania we flocie najbardziej innowacyjnych technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji.

Do 30 czerwca 2030 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej sprawozdanie dotyczące wykorzystania dochodów uzyskanych z kar FuelEU w okresie pięciu lat poprzedzających rok każdego takiego sprawozdania, w tym informacje na temat beneficjentów i poziomu wydatków dotyczących celów wymienionych w akapicie pierwszym.

Artykuł 24

Obowiązek posiadania ważnego dokumentu zgodności FuelEU

1. Do 30 czerwca w okresie weryfikacji statki zawijające do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, wpływające do takiego portu, przebywające w nim lub je opuszczające, lub które odbyły rejsy w tym okresie sprawozdawczym, muszą posiadać ważny dokument zgodności FuelEU.

2. Dokument zgodności FuelEU wydany dla danego statku zgodnie z art. 22 stanowi dowód zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 25

Egzekwowanie przepisów

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby inspekcje statku w porcie podlegającym jego jurysdykcji przeprowadzane zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowały sprawdzenie, czy statek posiada ważny dokument zgodności FuelEU.

3. W przypadku statków, w odniesieniu do których nie dopełniono obowiązku określonego w art. 24 przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia może, w odniesieniu do statku niepływającego pod banderą tego państwa członkowskiego i po zapewnieniu danemu przedsiębiorstwu możliwości przekazania uwag, wydać nakaz wydalenia. W przypadku podjęcia przez właściwy organ państwa członkowskiego portu zawinięcia decyzji o wydaniu nakazu wydalenia, powiadamia on o tym Komisję, pozostałe państwa członkowskie i odpowiednie 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 swoich portów, dopóki przedsiębiorstwo nie wywiąże się ze swoich obowiązków. Gdy statek pływający pod banderą państwa członkowskiego wpływa do jednego z jego portów i nie dopełnia obowiązku określonego w art. 24 przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, dane państwo członkowskie, w czasie gdy statek ten znajduje się w jednym z jego portów, po umożliwieniu danemu przedsiębiorstwu przedstawienia uwag, nakazuje zatrzymanie bandery do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo z zobowiązań.

4. Dane przedsiębiorstwo potwierdza spełnienie obowiązku posiadania ważnego dokumentu zgodności FuelEU poprzez zgłoszenie 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 26

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. 22 ust. 1.

Wniosek o dokonanie przeglądu składa się do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym weryfikator jest akredytowany, w terminie miesiąca od powiadomienia przez weryfikatora o wyniku obliczeń lub pomiaru.

2. Decyzje podjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy państwa członkowskiego podlegają kontroli sądu państwa członkowskiego tego właściwego organu.

Artykuł 27

Właściwe organy

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

Rozdział VI

Uprawnienia delegowane i wykonawcze oraz przepisy końcowe

Artykuł 28

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. 5 ust. 7, art. 6 ust. 6, art. 14 ust. 5 i art. 23 ust. 10, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 12 października 2023 r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 4, art. 5 ust. 7, art. 6 ust. 6, art. 14 ust. 5 i art. 23 ust. 10, 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 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
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. 5 ust. 7, art. 6 ust. 6, art. 14 ust. 5 i art. 23 ust. 10 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 29

Procedura komitetowa

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁵⁾. 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.

Artykuł 30

Sprawozdania i przegląd

1. Do 23 września 2024 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie analizujące wzajemne oddziaływanie między przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2015/757 lub innych sektorowych aktów prawnych oraz ewentualne powielanie się tych przepisów. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu towarzyszyć może wniosek ustawodawczy.

⁽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).

2. Do 31 grudnia 2027 r., a następnie co pięć lat, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników oceny dotyczącej funkcjonowania niniejszego rozporządzenia, w tym ewentualnych skutków zakłóceń na rynku stosowania praktyk unikowych w wyborze portów; rozwoju technologii bezemisyjnych w transporcie morskim oraz ich rynku, a także rozwoju technologii i rynku paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, i w zakresie zasilania energią elektryczną z lądu, w tym na kotwicowisku, wykorzystania dochodów uzyskanych z kar FuelEU oraz wpływu niniejszego rozporządzenia na konkurencyjność sektora morskiego w Unii.

W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni między innymi:

- a) zakres przedmiotowy i geograficzny niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do obniżenia progu pojemności brutto, o którym mowa w art. 2 ust. 1, lub zwiększenia udziału energii zużywanej przez statki podczas rejsów do i z państw trzecich, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. d);
- b) limit, o którym mowa w art. 4 ust. 2, z myślą o osiągnięciu celów określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119;
- c) typy i wielkości statków, do których stosuje się art. 6 ust. 1, oraz rozszerzenia obowiązków, o których mowa w art. 6 ust. 1, na statki na kotwicowisku;
- d) deklarację, o której mowa w art. 6 ust. 5;
- e) zliczanie energii elektrycznej dostarczanej za pośrednictwem zasilania energią elektryczną z lądu w załączniku I oraz współczynnika emisji WtT związanego z tą energią elektryczną, określonego w załączniku II;
- f) możliwości uwzględnienia w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia specjalnych mechanizmów dotyczących najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych o znacznym potencjale obniżenia emisji w celu stworzenia jasnych i przewidywalnych ram prawnych oraz zachęcenia do rozwoju rynku i wdrażania takich technologii paliwowych;
- g) obliczanie salda zgodności dla statków zwracających się o wyłączenie dodatkowej energii zużytej w związku z żeglugą w warunkach lodowych określonych w załącznikach IV i V oraz ewentualnego przedłużenia ważności tych przepisów na okres po 31 grudnia 2034 r.;
- h) możliwości uwzględnienia energii pochodzącej z wiatru przy obliczaniu intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, określonej w załączniku I, pod warunkiem dostępności weryfikowalnej metody monitorowania i rozliczania energii napędowej wiatru;
- i) możliwości włączenia nowych technologii redukcji emisji gazów cieplarnianych, takich jak wychwytywanie dwutlenku węgla na statku, do obliczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oraz salda zgodności, określonych odpowiednio w załącznikach I i IV, pod warunkiem dostępności weryfikowalnej metody monitorowania i rozliczania wychwyconego dwutlenku węgla;
- j) możliwości włączenia do niniejszego rozporządzenia dodatkowych elementów, w szczególności emisji sadzy;
- k) potrzebę wprowadzenia środków mających na celu przeciwdziałanie próbom obejścia przez przedsiębiorstwa wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu.

W stosownych przypadkach Komisja rozważa, czy sprawozdaniu temu towarzyszyć ma wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

3. Komisja włącza do sprawozdania, o którym mowa w ust. 2, ocenę społecznych skutków niniejszego rozporządzenia w sektorze morskim, w tym w odniesieniu do jego siły roboczej.

4. Przy przygotowywaniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 2, Komisja rozważa, w jakim stopniu wdrożenie niniejszego rozporządzenia spełniło jego cele oraz w jakim stopniu wpłynęło ono na konkurencyjność sektora morskiego. W sprawozdaniu tym Komisja uwzględni również wzajemne oddziaływanie niniejszego rozporządzenia z innymi odpowiednimi aktami prawnymi Unii i wskazuje przepisy, które można zaktualizować i uprościć, a także opisać działania i środki, które zostały lub mogłyby zostać podjęte w celu zmniejszenia całkowitej presji kosztowej na sektor morski. W ramach przeprowadzonej przez Komisję analizy skuteczności niniejszego rozporządzenia sprawozdanie zawiera również ocenę obciążeń, jakie niniejsze rozporządzenie nakłada na przedsiębiorstwa.

W stosownych przypadkach Komisja rozważa, czy należy dołączyć do tego sprawozdania wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia w świetle wniosków sprawozdania, o którym mowa w akapicie pierwszym.

5. W przypadku przyjęcia przez IMO globalnej normy paliwowej dotyczącej gazów cieplarnianych lub globalnych limitów intensywności emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do zużycia energii na statkach Komisja niezwłocznie przedstawi 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 dwukrotnego regulowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego na szczeblu unijnym i międzynarodowym.

W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu może towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia, spójny z unijnymi zobowiązaniami w zakresie emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce, mający na celu zachowanie integralności środowiskowej i skuteczności działania Unii w dziedzinie klimatu.

6. Komisja monitoruje wdrażanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do transportu morskiego, w szczególności w celu wykrywania zachowań omijających, aby zapobiec takim zachowaniom na wczesnym etapie, w tym w odniesieniu do regionów najbardziej oddalonych.

Wyniki monitorowania uwzględnia się w sporządzanym co dwa lata sprawozdaniu, o którym mowa w art. 3gg ust. 3 dyrektywy 2003/87/WE.

Artykuł 31

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 wystawiony zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/1805 (*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 234 z 22. 9. 2023, s. 48).”.

Artykuł 32

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od 1 stycznia 2025 r., z wyjątkiem art. 8 i 9, które stosuje się od 31 sierpnia 2024 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 13 września 2023 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca
R. METSOLA

W imieniu Rady
Przewodniczący
J. M. ALBARES BUENO

ZAŁĄCZNIK I

Metodyka ustalania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku

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

Wskaźnik intensywności emisji gazów cieplarnianych $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Równanie (1)	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT}, i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity}, k}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^m \text{engine} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j}\right) \times (\text{CO}_{2\text{eq}}, \text{TtW}, i, j) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{TtW}, \text{slip}, i, j\right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
fwind	Współczynnik motywujący dla napędu wiatrowego

Do celów równania (1) zastosowane terminy i oznaczenia przedstawiono w poniższej tabeli:

Termin	Wyjaśnienie
i	Wskaźnik odpowiadający rodzajom paliw dostarczonych 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 rodzajów 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].
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT}, i$	Współczynnik emisji gazów cieplarnianych WtT paliwa i [gCO ₂ eq/MJ].
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity}, k$	Współczynnik emisji gazów cieplarnianych WtT związany z energią elektryczną doprowadzaną na statek cumujący do każdego punktu przyłączenia zasilania energią elektryczną z lądu k [gCO ₂ eq/MJ].
LCV_i	Dolna wartość kaloryczna paliwa i [MJ/gFuel].
RWDi	Jeżeli paliwo jest pochodzenia niebiologicznego można zastosować współczynnik motywujący o wartości 2 od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2033 r. W pozostałych przypadkach RWDi = 1.

C_{slipj}	Współczynnik paliwa niespalonego jako procent masy paliwa i zużytego przez jednostkę zużywającą paliwo j [%]. Cslip obejmuje emisje nieorganizowane i utracone.
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4i,j}},$ $C_{fN_2O_{i,j}}$	Współczynniki emisji gazów cieplarnianych TtW według paliwa i spalane w jednostce zużywającej paliwo j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Ekwiwalent CO2 emisji TtW paliwa spalonego i w jednostce zużywającej paliwo j [gCO2eq/gFuel]. $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{fCO_{2j}} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O_{j}} \times GWP_{N_2O})_i$ Równanie (2)
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4i,j}},$ $C_{sfN_2O_{i,j}}$	Współczynniki emisji gazów cieplarnianych TtW według paliwa i utraconego na rzecz jednostki zużywającej paliwo j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtWslipi,j}$	Ekwiwalent CO2 emisji TtW paliwa utraconego i na rzecz jednostki zużywającej paliwo j [gCO2eq/gFuel]. $CO_{2eq,TtWslipi,j} = (C_{sfCO_{2j}} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O_{j}} \times GWP_{N_2O})_i$ gdzie: C_{sfCO_2} , oraz C_{sfN_2O} , = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ GWP_{N_2O}	Współczynniki globalnego ocieplenia dotyczące CO2, CH4, N2O na przestrzeni 100 lat, zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, załącznik V część C pkt 4.

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

Metoda określania [Mi]

Masę paliwa [Mi] określa się przy użyciu ilości zgłoszonej zgodnie z ramami sprawozdawczości określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/757 w odniesieniu do rejsów objętych zakresem stosowania 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 ($CO_{2eq,WtT,i}$) zawarto w załączniku II.

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

Mogą być stosowane wartości rzeczywiste, o ile są one 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 lub, w stosownych przypadkach, zgodnie z odpowiednimi przepisami aktów prawnych Unii dotyczących rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru, w zastosowaniu art. 10 ust. 4 niniejszego rozporządzenia.

Dokument dostawy paliwa

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

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1. 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 WtT [gCO₂eq/MJ] i powiązane świadectwo określające ścieżkę produkcji paliwa.
2. 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:

1. dostawca: nazwa, adres, numer telefonu, adres e-mail, przedstawiciel;
2. statek odbierający: numer IMO (MMSI), nazwa statku, rodzaj statku, bandera, przedstawiciel statku;
3. port: nazwa, położenie (LOCODE), terminal / miejsce postoju;
4. punkt przyłączenia zasilania energią elektryczną z lądu: szczegóły dotyczące punktu przyłączenia;
5. czas zasilania energią elektryczną z lądu: data/godzina rozpoczęcia/zakończenia
6. 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);
7. 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 (CO₂eq,TtW_j) domyślne współczynników emisji gazów cieplarnianych TtW zawarto w załączniku II.

Zgodnie z planem monitorowania, o którym mowa w art. 8, i po dokonaniu oceny przez weryfikatora przedsiębiorstwo może zastosować inne metody, takie jak bezpośredni pomiar ekwiwalentu Co₂eq lub testy laboratoryjne, jeżeli zwiększą one ogólną dokładność obliczeń, przy zastosowaniu art. 10 ust. 5.

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 motywuujących związanych z napędem wiatrowym

W przypadku zainstalowania na statku napędu wiatrowego można zastosować współczynnik motywujący określony w następujący sposób:

Współczynnik motywujący dla napędu wiatrowego – WIND (fwind)	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

gdzie:

- P_{Wind} to dostępna moc skuteczna napędów wiatrowych i odpowiada $f_{eff} * P_{eff}$ obliczonemu zgodnie z wytycznymi z 2021 r. w sprawie traktowania innowacyjnych technologii efektywności energetycznej do obliczania i weryfikacji osiągniętego współczynnika projektowego efektywności energetycznej (EEDI) i wskaźnika efektywności energetycznej dla statku istniejącego (EEXI) (MEPC.1/Circ.896);
- P_{Prop} to moc napędowa statku i odpowiada PME zgodnie z definicją zawartą w wytycznych z 2018 r. dotyczących metody obliczania osiągniętego EEDI dla nowych statków (rezolucja IMO MEPC.364(79)) oraz w wytycznych z 2021 r. dotyczących metody obliczania osiągniętego EEXI (rezolucja IMO MEPC.333(76)). W przypadku gdy zainstalowany jest silnik wałowy lub większa ich liczba, $P_{Prop} = PME + PPTI(i),s$ haft.

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

ZAŁĄCZNIK II

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. 10 ust. 4 i 5 niniejszego rozporządzenia.

W poniższej 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 widnieje 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, chyba że wartość wykazano zgodnie z art. 10. Nie ma to zastosowania do kolumny 9, gdzie TBM lub N/A odnosi się do wartości, które nie są dostępne dla jednostki zużywającej paliwo. W przypadku braku wartości domyślnej należy stosować wartość certyfikowaną zgodnie z art. 10 ust. 5.

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

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Klasa paliwa	Nazwa ścieżki	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$]	Klasa jednostki zużywającej paliwo	C _{fCO₂} [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _{fCH₄} [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _{fN₂O} [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{slip} jako % masy paliwa zużywanego przez silnik
Paliwa kopalne	LNG	0,0491	18,5	LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)				1,7
				LNG Diesel (dwupaliwowe o niskiej prędkości)				0,2
				LBSI				2,6
	LPG	0,046	7,8	Wszystkie silniki spalinowe	3,030 butan 3,000 propan	TBM	TBM	N/A
	H ₂ (gaz ziemny)	0,12	132	Ogniwa paliwowe	0	0	-	-
				Silniki spalinowe	0	0	TBM	
	NH ₃ (gaz ziemny)	0,0186	121	Ogniwa paliwowe	0	N/A	TBM	N/A
				Silniki spalinowe	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol (gaz ziemny)	0,0199	31,3	Wszystkie silniki spalinowe	1,375	TBM	TBM	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Klasa paliwa	Nazwa ścieżki	LCV [$\frac{MJ}{g}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{gCO_2eq}{MJ}$]	Klasa jednostki zużywającej paliwo	C _{fCO₂} [$\frac{gCO_2}{gFuel}$]	C _{fCH₄} [$\frac{gCH_4}{gFuel}$]	C _{fN₂O} [$\frac{gN_2O}{gFuel}$]	C _{slip} jako % masy paliwa zużywanego przez silnik
Biopaliwa	Ścieżki produkcji etanolu 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	–
	Hydrorafinowany olej roślinny (HVO) Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001			Wszystkie silniki spalinowe	3,115	0,00005	0,00018	–
	Skroplony biometan jako paliwo transportowe Skroplony biometan Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001			LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)				1,7
				LNG Diesel (dwupaliwowe)				0,2
				LBSI				2,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Klasa paliwa	Nazwa ścieżki	LCV [$\frac{MJ}{g}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{gCO_2eq}{MJ}$]	Klasa jednostki zużywającej paliwo	C _{fCO₂} [$\frac{gCO_2}{gFuel}$]	C _{fCH₄} [$\frac{gCH_4}{gFuel}$]	C _{fN₂O} [$\frac{gN_2O}{gFuel}$]	C _{slip} jako % masy paliwa zużywanego przez silnik
	Ścieżki produkcji biometanolu z dyrektywy (UE) 2018/2001			Wszystkie silniki spalinowe	1,375	TBM	TBM	–
	Inne ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001			Wszystkie silniki spalinowe	3,115	0,00005	0,00018	–
Biopaliwa	Bio-H2	Wartość określona w załączniku III do dyrektywy (UE)-2018/2001	N/A	Ogniwa paliwowe	0	0	0	–
	Ścieżki produkcji z dyrektywy (UE) 2018/2001			Silniki spalinowe	0	0	TBM	
Paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego – e-paliwa	e-diesel	0,0427	Zob. dyrektywa (UE) 2018/2001	Wszystkie silniki spalinowe	3,206	0,00005	0,00018	–
	e-metanol	0,0199	Zob. dyrektywa (UE) 2018/2001	Wszystkie silniki spalinowe	1,375	TBM	TBM	–
	e-LNG	0,0491	Zob. dyrektywa (UE) 2018/2001	LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)				1,7
				LNG Diesel (dwupaliwowe)				0,2
LBSI				2,6				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Klasa paliwa	Nazwa ścieżki	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$]	Klasa jednostki zużywającej paliwo	C _{fCO₂} [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _{fCH₄} [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _{fN₂O} [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{slip} jako % masy paliwa zużywanego przez silnik
	H2	0,12	Zob. dyrektywa (UE) 2018/2001	Ogniwa paliwowe	0	0	0	-
				Silniki spalinowe	0	0	TBM	
	NH3	0,0186	N/A	Ogniwa paliwowe	0	N/A	TBM	N/A
				Silniki spalinowe	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 ładu	-	-	-	-

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

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

W kolumnie 3 określono dolną wartość kaloryczną paliw w MJ/g. W przypadku biopaliw ciekłych przelicza się na MJ/g i stosuje wartości energetyczne 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 (cf_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 i innych paliw niewymienionych w lit. a), które należy uwzględnić do celów, o których mowa w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, wartości domyślne oblicza się albo przy użyciu metodyki określonej w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 28 ust. 5 dyrektywy (UE) 2018/2001, albo, w stosownych przypadkach, za pomocą podobnej metodyki, jeżeli została ona określona w akcie prawnym Unii dotyczącym rynków wewnętrznych gazów odnawialnych i gazu ziemnego oraz wodoru, zgodnie z art. 10 ust. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia.

W kolumnie 5 określono główne rodzaje/klassy 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 mieszance ubogiej, ogniwa paliwowe itp.

Kolumna 6 zawiera współczynnik emisji C_f dotyczący CO₂ w gCO₂/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 zostały określone w tabeli.

Kolumna 7 zawiera współczynnik emisji C_f dotyczący metanu w gCH₄/gfuel. W przypadku paliw LNG C_f dotyczący metanu wynosi zero.

Kolumna 8 zawiera współczynnik emisji C_f dotyczący podtlenku azotu w gN₂O/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 %.

ZAŁĄCZNIK III

Ogólne wymogi dotyczące technologii bezemisyjnych

Poniższa niewyczerpująca tabela określa rodzaje technologii, które należy uznać za technologie bezemisyjne w rozumieniu art. 3 pkt 7, a także ogólne wymogi dotyczące ich działania.

Rodzaje technologii	Ogólne wymogi dotyczące eksploatacji
Ogniwa paliwowe	Moc dostarczana przez ogniwa paliwowe na statku wraz z paliwem lub układem zapewniającym, że stosowanie go do dostarczania energii nie uwalnia do atmosfery żadnych emisji, o których mowa w art. 3 pkt 7
System magazynowania energii elektrycznej na statku	Energia elektryczna dostarczana przez systemy magazynowania energii elektrycznej na statku uprzednio naładowane poprzez: <ul style="list-style-type: none">— produkcję energii elektrycznej na statku na morzu— ładowanie akumulatora z lądu— wymianę baterii
Produkcja energii elektrycznej na statku z energii wiatrowej i słonecznej	Energia elektryczna dostarczana przez odnawialne źródła energii na statku, bezpośrednio dostarczana do sieci statków lub poprzez ładowanie pośredniego systemu magazynowania energii elektrycznej na statku

Moc dostarczaną przez technologie na statku niewymienione w niniejszej tabeli, które zapewniają zerowe emisje w rozumieniu art. 3 pkt 7, można dodać do niniejszej tabeli w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 6 ust. 6.

Spełnienie wymogów ogólnych wskazanych powyżej oraz w art. 6 ust. 6 w odniesieniu do innych technologii, jak również szczegółowych kryteriów akceptacji określonych w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 6 ust. 7, należy wykazać za pomocą odpowiedniej dokumentacji.

—

ZAŁĄCZNIK IV

Wzory służące do obliczania salda zgodności i kar fuelEU określonych w art. 23 ust. 2

A. Wzór służący do obliczania salda zgodności statku

- a) Do celów obliczania salda zgodności statku w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych, o której mowa w art. 4 ust. 2, wykorzystuje się następujący wzór:

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

gdzie:

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

Dla każdego statku o klasie lodowej IC, IB, IA lub IA Super lub równoważnej klasie lodowej przedsiębiorstwo może zażądać, do 31 grudnia 2034 r., wyłączenia dodatkowego zużycia energii spowodowanego żegluga w warunkach lodowych.

W przypadku każdego statku o klasie lodowej IA lub IA Super lub równoważnej klasie lodowej przedsiębiorstwo może zażądać wyłączenia dodatkowego zużycia energii ze względu na właściwości techniczne statku.

Dla obu przypadków, w których wyłączone jest dodatkowe zużycie energii, do celów obliczenia powyższego salda zgodności wartości M_i zastępuje się skorygowaną masą paliwa M_iA określoną w załączniku V, a wartość GHGIE_{actual}, którą należy zastosować do obliczenia salda zgodności, należy ponownie obliczyć wraz z odpowiednimi wartościami M_iA .

- b) Do celów obliczania salda zgodności statku w odniesieniu do celu cząstkowego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, zgodnie z art. 5 ust. 3, wykorzystuje się następujący wzór:

CB _{RFBNO} [MJ] =	$\left(0,02 \times \left(\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n_{\text{RFBNO}}} M_i \times LCV_i \right)$
----------------------------	---

gdzie:

CB _{RFBNO}	Saldo zgodności w MJ celu cząstkowego paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 3
$\sum_i^{n_{\text{RFBNO}}} M_i \times LCV_i$	Roczna suma energii zużytej z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego lub paliw zapewniających równoważne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w art. 5

B. Wzór służący do obliczania kar FuelEU określonych w art. 23 ust. 2

Kwotę kar FuelEU określonych w art. 23 ust. 2 oblicza się w następujący sposób:

- a) Kara FuelEU dotycząca do bilansu zgodności w odniesieniu do intensywności emisji gazów cieplarnianych statku zgodnie z art. 4 ust. 2

Kara FuelEU =		$\frac{ \text{Bilans zgodności} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$	
1.	Kara FuelEU	2.	jest wyrażona w EUR
3.	\text{Bilans zgodności}	4.	to wartość bezwzględna salda zgodności
5.	41 000	6.	to 1 tona metryczna VLSFO równoważna 41 000 MJ
7.	2 400	8.	to kwota do zapłaty w EUR za równoważną tonę metryczną VLSFO

- b) Kara FuelEU w odniesieniu do celu cząstkowego dla paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnie z art. 5 ust. 3

Jeżeli $\text{CB}_{\text{RFNBO}} > 0$ kwotę kar FuelEU, o których mowa w art. 23 ust. 2, oblicza się w następujący sposób:

Kara FuelEU (paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego) =		$\frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41000} \times P_d$	
9.	Kara FuelEU	10.	w EUR
11.	CB_{RFNBO}	12.	to wartość salda zgodności dla paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego
13.	P_d	14.	Różnica w cenie między paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego a paliwami kopalnymi kompatybilnymi z urządzeniami zamontowanymi na statku
15.	15. 41 000	16.	to 1 tona metryczna VLSFO równoważna 41 000 MJ

ZAŁĄCZNIK V

Obliczanie skorygowanej masy paliwa na potrzeby żeglugi w warunkach zalodzenia

W niniejszym załączniku opisano sposób obliczania:

- zużycia 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:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

gdzie:

$E_{\text{voyages, total}}$ oznacza zużycie energii ogółem podczas wszystkich rejsów, a;

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ oznacza dodatkowe zużycie energii spowodowane żeglugą w warunkach lodowych.

Całkowitą energię zużytą na wszystkie rejsy oblicza się następująco:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

gdzie:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ oznacza masę paliwa i zużytego podczas wszystkich rejsów objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia; a

LCV_i oznacza dolną wartość kaloryczną paliwa i.

Dodatkowa energia wynikająca z klasy żeglugi w warunkach lodowych

Dodatkowa energia wynikająca z żeglugi w warunkach lodowych, zużyta przez statek o klasie lodowej IC, IB, IA lub IA Super lub równoważnej klasie lodowej

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

gdzie:

$E_{\text{voyages, open water}}$ oznacza energię zużytą podczas rejsów na wodach otwartych, a;

$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ oznacza skorygowaną energię zużytą w warunkach lodowych.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ nie może być wyższa niż $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

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

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

gdzie:

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$ oznacza energię zużytą na żeglugę w warunkach lodowych, którą oblicza się następująco:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i$$

gdzie:

$M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ oznacza masę paliwa i zużytego podczas żeglugi w warunkach lodowych, w zakresie niniejszego rozporządzenia.

Skorygowaną energię zużytą w warunkach lodowych oblicza się następująco:

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

gdzie:

$D_{\text{ice conditions}}$ oznacza zagregowaną odległość przebytą podczas rejsu żeglugi w warunkach lodowych w ramach zakresu niniejszego rozporządzenia.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ to zużycie energii w przeliczeniu na odległość przebytą w wodach otwartych, co oblicza się następująco:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

gdzie:

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$ oznacza zużycie energii podczas żeglugi w warunkach lodowych, a;

D_{total} to zagregowana roczna odległość przebyta w ramach zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

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

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Skorygowana masa $[M_i, A]$

Przedsiębiorstwo przydziela całkowitą dodatkową energię na pokonanie lodu E i additional ice do różnych paliw i stosowanych w ciągu roku przy następujących warunkach:

$$\Sigma E \text{ i additional ice} = E \text{ additional ice}$$

Dla każdego paliwa i ,

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

Skorygowaną masę paliwa $[M_i, A]$ oblicza się następująco:

$$M_{i, A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$
