KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Ze względu na fakt, że udział transportu morskiego w handlu zewnętrznym UE wynosi 75 % wolumenu obrotu, a w handlu wewnątrzunijnym 31 % wolumenu obrotu, transport morski stanowi zasadniczy element europejskiego systemu transportowego i odgrywa kluczową rolę w gospodarce europejskiej. Każdego roku około 400 milionów pasażerów wchodzi na pokład lub schodzi na ląd w portach UE, z czego około 14 milionów to pasażerowie statków wycieczkowych. Transport morski odgrywa ważną rolę w utrzymaniu łączności między wyspami i peryferyjnymi regionami nadmorskimi a pozostałą częścią jednolitego rynku[1]. Sprawne połączenia transportu morskiego mają zasadnicze znaczenie dla mobilności obywateli Unii, dla rozwoju regionów UE oraz dla całej gospodarki UE.

Sektor transportu morskiego funkcjonuje w środowisku otwartych rynków i międzynarodowej konkurencji. Usługi transportu morskiego w obrębie UE są dostępne dla wszystkich właścicieli statków z UE; usługi transportu morskiego między państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (państwami niebędącymi członkami UE) mogą być świadczone przez podmioty gospodarcze wszystkich narodowości. Równe warunki działania dla operatorów statków i przedsiębiorstw żeglugowych mają zasadnicze znaczenie dla dobrze funkcjonującego unijnego rynku transportu morskiego.

We wrześniu 2020 r. Komisja przyjęła wniosek mający na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r.[2] i wprowadzenie UE na odpowiedzialną ścieżkę prowadzącą do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Do starań na rzecz ograniczenia emisji będą musiały przyczynić się wszystkie rodzaje transportu, w tym transport morski.

Osiągnięcie znacznej redukcji emisji CO_2 w międzynarodowym transporcie morskim wymaga zarówno mniejszego zużycia energii (zwiększenie efektywności energetycznej), jak i czystszych rodzajów energii (stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych). W komunikacie w sprawie planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.[3] wyjaśniono, że: „Zarówno sektor lotnictwa, jak i sektor morski będą musiały zwiększyć starania na rzecz zwiększenia efektywności samolotów, statków i ich eksploatacji oraz zwiększenia wykorzystania odnawialnych i niskoemisyjnych paliw produkowanych w sposób zrównoważony. Zostanie to poddane bardziej szczegółowej ocenie w kontekście inicjatyw ReFuelEU w lotnictwie i FuelEU w gospodarce morskiej, których celem jest zwiększenie produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w tych sektorach. Niezbędna technologia musi być opracowana i wdrożona już przed 2030 r., aby umożliwić przygotowanie się na znacznie szybsze zmiany po tym terminie.”

W zależności od scenariuszy politycznych ocenianych w ramach Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. oraz w ramach wspierania kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności paliwa odnawialne i niskoemisyjne powinny stanowić 6 %–9 % koszyka energetycznego w międzynarodowym transporcie morskim

---

1 EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020 [Transport UE w liczbach – mały rocznik statystyczny za 2020 r.], https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 final

3 COM(2020) 562 final

w 2030 r. i 86 %–88 % w 2050 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celów UE w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce[4].

W Planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. zauważono, że udział odnawialnych źródeł energii w sektorze transportu musi wzrosnąć w wyniku rozwoju elektryfikacji, zaawansowanych biopaliw oraz innych paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w ramach holistycznego i zintegrowanego podejścia, oraz że syntetyczne paliwa wodoropochodne będą miały kluczowe znaczenie dla obniżenia emisyjności, w szczególności w sektorze lotniczym i morskim.

Również na poziomie międzynarodowym zachęca się do podjęcia działań w kierunku stosowania czystszych paliw w sektorze transportu morskiego. W 2018 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła swoją wstępną strategię dotyczącą redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. W wykazie zidentyfikowanych proponowanych środków krótkoterminowych IMO uwzględnia rozpowszechnianie stosowania alternatywnych paliw niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz dostarczanie energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Obecnie koszyk energetyczny w sektorze morskim opiera się w całości na paliwach kopalnych. Można to tłumaczyć niewystarczającymi zachętami dla operatorów do ograniczania emisji oraz brakiem w sektorze dojrzałych, przystępnych cenowo i możliwych do stosowania na całym świecie technologicznych alternatyw dla paliw kopalnych. Problemy te są po części powodowane i nasilane w wyniku szeregu niedoskonałości rynku. Obejmują one:

– współzależności między podażą, dystrybucją i popytem na paliwa;

– brak informacji na temat przyszłych wymogów regulacyjnych;

– długi okres eksploatacji aktywów (statków i infrastruktury bunkrowania).

W ramach inicjatywy FuelEU Maritime proponuje się wprowadzenie wspólnych unijnych ram regulacyjnych w celu zwiększenia udziału paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w koszyku energetycznym międzynarodowego transportu morskiego bez tworzenia barier dla jednolitego rynku.

Okoliczności związane z ewentualnymi przeszkodami dla jednolitego rynku, zakłócenia konkurencji między operatorami oraz zmiany tras handlowych są szczególnie istotne w odniesieniu do wymogów w zakresie paliwa, ponieważ koszty paliwa stanowią znaczną część kosztów ponoszonych przez operatorów statków. Udział kosztów paliwa w kosztach eksploatacyjnych statków może wynosić od około 35 % stawki frachtowej małego zbiornikowca do około 53 % w przypadku kontenerowców/masowców. W związku z tym wahania cen paliwa żeglugowego mogą mieć znaczący wpływ na wyniki ekonomiczne operatorów statków.

Jednocześnie różnica w cenie między konwencjonalnymi paliwami żeglugowymi pochodzenia kopalnego a odnawialnymi paliwami niskoemisyjnymi utrzymuje się na wysokim poziomie. Aby utrzymać konkurencyjność, prowadząc jednocześnie sektor ku transformacji paliwowej, której nieuchronnie musi dokonać, konieczne jest wprowadzenie jasnych i jednolitych zobowiązań dotyczących stosowania przez statki odnawialnych paliw niskoemisyjnych.

[4] W scenariuszu oceniającym połączenie ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych i środków regulacyjnych (tzw. MIKS) przewidziano udział paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w wysokości 7,5 % w 2030 r. i 86 % do 2050 r.

Oczekuje się, że dzięki większej przewidywalności ram regulacyjnych nastąpi pobudzenie rozwoju technologii i produkcji paliw oraz sektorowi łatwiej będzie rozwiązać ten dylemat, jeżeli chodzi o popyt i podaż paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Wprowadzenie jasnych i jednolitych zobowiązań w zakresie zużycia energii przez statki jest niezbędne do ograniczenia ryzyka ucieczki emisji gazów cieplarnianych, na które narażony jest transport morski ze względu na swój międzynarodowy charakter i możliwość bunkrowania paliwa poza UE. Z uwagi na transgraniczny i globalny wymiar transportu morskiego właściwsze będzie wspólne rozporządzenie morskie niż ramy prawne wymagające przekształcania przez państwa członkowskie przepisów UE w prawo krajowe. To drugie rozwiązanie mogłoby doprowadzić do powstania mozaiki środków krajowych o różnych wymaganiach i celach.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tym obszarze polityki**

Inicjatywa FuelEU Maritime wchodzi w skład „zestawu środków" mających na celu rozwiązanie problemu emisji z transportu morskiego przy jednoczesnym zachowaniu równych warunków działania. Inicjatywa ta jest w pełni spójna z innymi środkami przedstawionymi jako część pakietu „Gotowi na 55" i opiera się na istniejących narzędziach politycznych, takich jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757[5], które ustanawia unijny system monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV) emisji dwutlenku $_{węgla}$ i innych istotnych informacji z dużych statków korzystających z portów UE.

Uważa się, że aby zaradzić różnym i wyraźnym niedoskonałościom rynku utrudniającym realizację działań łagodzących w sektorze morskim konieczne jest zastosowanie zestawu środków. Oprócz inicjatywy FuelEU Maritime, której celem jest zwiększenie zapotrzebowania na paliwa odnawialne i niskoemisyjne, Komisja proponuje rozszerzenie europejskiego systemu handlu emisjami (ETS)[6] na sektor morski oraz przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii[7]. Te dwie inicjatywy powinny zapewnić opłacalną redukcję emisji w sektorze oraz odzwierciedlenie w cenach transportu jego wpływu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo energetyczne.

Ponadto zestaw środków obejmie przegląd kilku innych dyrektyw, w tym:

– dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych[8]; oraz

– dyrektywy w sprawie energii odnawialnej (przekształcona dyrektywa w sprawie energii odnawialnej)[9].

Oprócz przeglądu tych przepisów Komisja zajmie się potrzebami dotyczącymi dodatkowych działań w zakresie badań naukowych i innowacji, w szczególności za pośrednictwem współprogramowanego partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego, zaproponowanego przez platformę technologiczną Waterborne w ramach programu „Horyzont Europa"[10]. Dokona również przeglądu Wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska i cele związane z energią[11] zgodnie z celami politycznymi Europejskiego Zielonego Ładu, co powinno umożliwić wystarczające finansowanie ekologicznej

---

5 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).

6 Dyrektywa 2003/87/WE

7 Dyrektywa Rady 2003/96/WE

8 Dyrektywa 2014/94/UE

9 Dyrektywa (UE) 2018/2001

10 https://www.waterborne.eu/

11 Komunikat Komisji (2014/C 200/01)

transformacji sektora (w tym wdrożenie lądowej infrastruktury ładowania), przy jednoczesnym uniknięciu zakłócenia konkurencji.

Po dokonaniu bardziej szczegółowej analizy proponowanych działań, należy stwierdzić, że obecnie nie istnieje żaden mechanizm, ani na poziomie IMO, ani na poziomie unijnym, który umożliwiałby korygowanie występowania negatywnych efektów zewnętrznych (pośrednich kosztów emisji, które w przeciwnym razie nie byłyby brane pod uwagę) w sektorze. Uniemożliwia to podmiotom gospodarczym uwzględnienie w swoich wyborach operacyjnych i inwestycyjnych społecznych kosztów swojej działalności w zakresie zmian klimatycznych i zanieczyszczenia powietrza. W literaturze ekonomicznej wskazuje się mechanizmy ustalania opłat jako wybrane instrumenty służące „internalizacji" kosztów zewnętrznych. Głównymi przykładami mogą być podatek ustalony na poziomie kosztu zewnętrznego lub instrument typu „limit i handel", taki jak unijny system handlu uprawnieniami do emisji (ETS), który ustala limit całkowitych emisji i pozwala rynkowi określić ich odpowiednią cenę. Oba określa się jako „instrumenty rynkowe".

Chociaż handel uprawnieniami do emisji może doprowadzić do redukcji emisji gazów cieplarnianych w sposób efektywny pod względem kosztów i zapewnia jednolity sygnał cenowy, który wpływa na decyzje operatorów, inwestorów i konsumentów, jednak nie eliminuje on w wystarczającym stopniu wszystkich barier utrudniających wprowadzanie rozwiązań niskoemisyjnych lub bezemisyjnych.

Konieczne jest wprowadzenie dodatkowych środków z zakresu polityki, aby zapewnić utrzymanie równych warunków działania przy jednoczesnym wyeliminowaniu przeszkód dla inwestycji w technologie czystej energii i infrastrukturę, co z kolei przyczyni się do ograniczenia kosztów redukcji i stanowić będzie uzupełnienie działań podejmowanych w ramach EU ETS. Dotyczy to w szczególności wspierania działań na rzecz łagodzenia zmiany klimatu – takich jak stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze transportu morskiego – które mają duży potencjał pod względem ograniczenia emisji w przyszłości, ale które są utrudnione na skutek wysokich kosztów redukcji, jak również szczególnych barier rynkowych.

Rozszerzenie EU ETS na gospodarkę morską przyczyni się wprawdzie do dalszej poprawy efektywności energetycznej i zmniejszy lukę cenową między technologiami konwencjonalnymi a technologiami niskoemisyjnymi, jednak zdolność tego systemu do wspierania szybkiego wdrażania technologii paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w gospodarce morskiej zależy w dużym stopniu od rzeczywistego poziomu cen, który w perspektywie krótko- i średnioterminowej prawdopodobnie nie osiągnie poziomu wystarczającego do tego celu.

Podobnie przepisy dotyczące *dostaw* paliw (przekształcona dyrektywa w sprawie energii odnawialnej) i *infrastruktury* (dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych) nie miały istotnego wpływu na stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w gospodarce morskiej i muszą być uzupełnione środkami, które są w stanie stworzyć *popyt* na paliwa odnawialne i niskoemisyjne. Ponadto przegląd przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej nie byłby w stanie rozwiązać problemu wysokiego ryzyka związanego z bunkrowaniem paliwa poza UE dla sektora żeglugi.

Obecnie brak jest ram regulacyjnych UE, które w sposób szczególny odnosiłyby się do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim. Niniejsza inicjatywa ma na celu wypełnienie tej luki poprzez zwiększenie zapotrzebowania na paliwa odnawialne i niskoemisyjne w transporcie morskim przy jednoczesnym utrzymaniu równych

warunków działania i dobrze funkcjonującego unijnego rynku paliw żeglugowych i transportu morskiego.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Inicjatywa ta ma na celu zwiększenie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim UE przy jednoczesnym zachowaniu równych warunków działania w odniesieniu do statków zarówno na morzu, jak i cumujących w porcie, oraz przyczynienie się do osiągnięcia unijnych i międzynarodowych celów klimatycznych i środowiskowych. Zasadnicze znaczenie dla zagwarantowania wkładu sektora w realizację europejskich ambicji w zakresie neutralności klimatycznej do 2050 r., jak określono w Europejskim Zielonym Ładzie, ma zapewnienie bardziej zróżnicowanego koszyka energetycznego i większej penetracji paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Jednocześnie ważne jest zróżnicowane podejście do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w żegludze i w portach, uwzględniające różne skutki dla zanieczyszczenia powietrza przy bardziej rygorystycznych wymaganiach dla statków w portach i różnej dostępności technologii (więcej wariantów w przypadku statków w portach).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Inicjatywa ta ma na celu utrzymanie wysokiego poziomu łączności oraz zachowanie konkurencyjności przemysłu w gospodarce morskiej, przy jednoczesnym zwiększeniu jego zrównoważonego charakteru. W art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) upoważnia się Unię do ustanawiania właściwych przepisów w dziedzinie transportu morskiego.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Transport morski jest z natury rzeczy sektorem międzynarodowym. W Europie około 75 % rejsów zgłoszonych w ramach monitorowania, raportowania i weryfikacji odbywa się w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) (a zatem może być wskaźnikiem zastępczym dla ruchu wewnątrzunijnego), a jedynie około 9 % stanowi, według szacunków, żeglugę krajową (między portami w obrębie tego samego państwa członkowskiego). Transgraniczny wymiar tego sektora ma zatem zasadnicze znaczenie i wymaga skoordynowanych działań na szczeblu UE.

Bez działań na szczeblu UE mozaika regionalnych lub krajowych wymogów w państwach członkowskich mogłaby doprowadzić do opracowania rozwiązań technicznych, które niekoniecznie byłyby ze sobą zgodne. Niektóre państwa członkowskie opracowują już krajowe strategie morskie, które obejmują szczególne podejście do emisji ze statków, a w szczególności do stosowania paliw alternatywnych[12], co może mieć niezamierzone skutki i zakłócenia na rynku. Ponieważ czynniki stanowiące źródło problemów, określone w kontekście niniejszego wniosku, nie różnią się zasadniczo w poszczególnych państwach członkowskich, a także z uwagi na transgraniczny wymiar działalności sektora, kwestie te można najlepiej rozwiązać na poziomie UE. Działania UE mogą również zainspirować

[12] Obejmują one plany krajowe opracowywane przez Niderlandy, Szwecję i Włochy (w formie „Guidelines for Energy and Environmental Planning Documents of the Port System Authorities (DEASP)" [Wytyczne dotyczące dokumentów planowania energetycznego i środowiskowego władz systemu portowego]. Państwa niebędące członkami UE, takie jak Wielka Brytania i Norwegia, również opracowały swoje własne plany. Ważne jest, aby wspomnieć o nich w tym kontekście, ponieważ ich cele mogą mieć wpływ na ruch żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do i z UE.

i utorować drogę do opracowania przyszłych środków przyspieszających stosowanie paliw alternatywnych na poziomie globalnym[13].

Wcześniejsze działania UE w kwestii gazów cieplarnianych wywołały już odpowiednią reakcję IMO, w szczególności przyjęcie przez UE rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych ze statków doprowadziło wkrótce potem do przyjęcia przez IMO podobnego obowiązkowego globalnego systemu gromadzenia danych dotyczących gazów cieplarnianych. Skoordynowane podejście państw członkowskich w odpowiedzi na zmiany w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w IMO zapewniło ostatnio włączenie obowiązkowych operacyjnych środków w zakresie efektywności energetycznej do krótkoterminowych działań IMO na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Przedstawianie wspólnego punktu widzenia przez znaczną grupę państw członkowskich IMO na forach IMO oznacza, że UE może mieć znaczący wpływ na kierunek i wynik dyskusji IMO.

- **Proporcjonalność**

Wdrożenie tej inicjatywy na poziomie UE jest konieczne, aby osiągnąć korzyści skali w zakresie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, a także aby uniknąć ucieczki emisji gazów cieplarnianych i zapewnić równe warunki działania operatorom zawijającym do portów UE oraz obsługującym połączenia między samymi portami UE. Na przykład ustanowione na poziomie krajowym obowiązki w zakresie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych mogłyby przekierować ruch do konkurencyjnych portów innych państw członkowskich i zakłócić konkurencję. W związku z tym konieczna jest harmonizacja na poziomie UE zapewniająca równe warunki działania wszystkim podmiotom klastra morskiego (w szczególności operatorom, portom i dostawcom paliwa).

- **Wybór instrumentu**

W ocenie skutków ustalono, że do osiągnięcia celów niezbędne są wiążące środki regulacyjne. Rozporządzenie stanowi najwłaściwszy instrument do celów zapewnienia wspólnego wdrożenia przewidzianych środków przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka zakłóceń na jednolitym rynku, które mogłyby wynikać z różnic w sposobie, w jaki państwa członkowskie UE wprowadzają wymogi do prawa krajowego. Ponieważ przejście na paliwa odnawialne i niskoemisyjne wymaga znacznych inwestycji ze strony dostawców paliw, dystrybucji paliw oraz silnego i wyraźnego popytu, bardzo ważne jest, by ramy regulacyjne zapewniały wszystkim inwestorom w całej UE jednolity, długoterminowy i solidny zestaw przepisów. W szczególności należy unikać tworzenia mozaiki różnych środków na poziomie krajowym, co miałoby miejsce w przypadku wdrażania dyrektywy międzysektorowej.

Wniosek ma wysoce techniczny charakter i istnieje duże prawdopodobieństwo, że będzie musiał być regularnie zmieniany w celu uwzględnienia rozwoju technicznego i nowych regulacji prawnych. W związku z tym planuje się również wprowadzenie szeregu środków wykonawczych. Środki te obejmą przede wszystkim specyfikacje techniczne służące wdrożeniu wymagań funkcjonalnych.

[13] Aktualnie wymienione we wstępnej strategii IMO dotyczącej redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków wśród proponowanych środków średnioterminowych, tj. środków, które mają zostać uzgodnione przez IMO w latach 2023–2030.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Jako że jest to nowy wniosek, nie przeprowadzono żadnych ocen *ex post* ani ocen adekwatności.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Komisja aktywnie współpracowała z zainteresowanymi stronami i prowadziła wszechstronne konsultacje przez cały czas trwania procesu oceny skutków. Opinie zainteresowanych stron zaczęto zbierać w odpowiedzi na publikację wstępnej oceny skutków (marzec i kwiecień 2020 r.). Otrzymano łącznie 81 odpowiedzi, które stanowiły podstawę procesu opracowywania oraz pomogły sprecyzować podejście i lepiej zidentyfikować bariery, które utrudniają obecne stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w gospodarce morskiej.

W ramach przygotowywania wniosku uwzględniono inne działania konsultacyjne tj.:

– Otwarte konsultacje publiczne zorganizowane przez Komisję, trwające od 2 lipca 2020 r. do 10 września 2020 r. Otrzymano 136 odpowiedzi obejmujących różne grupy zainteresowanych stron. Odpowiedzi pochodziły od właścicieli statków i podmiotów zarządzających statkami (40), producentów energii i dostawców paliw (37), żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (25), krajowych organów publicznych (15), zainteresowanych organizacji (14), zarządu i administratorów portów (13), operatora terminalu portowego lub innego dostawcy usług portowych (13), jednostek badawczych i innowacyjnych (12), sektora żeglugi śródlądowej (11), producentów statków i wyposażenia okrętowego (10), regionalnych lub lokalnych organów publicznych (9), dostawców usług logistycznych, nadawców i właścicieli ładunków (9), technicznych organów normalizacyjnych i towarzystw klasyfikacyjnych (2), inwestorów i podmiotów finansujących (2) oraz innych (17)[14];

– Ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za badanie uzupełniające ocenę skutków, trwające od 18 sierpnia 2020 r. do 18 września 2020 r. i skierowane do ekspertów z Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi (ESSF). Konsultant przeprowadził również szereg wywiadów z zainteresowanymi stronami, w tym z przedstawicielami branży i organami krajowymi, w okresie od 10 lipca 2020 r. do 1 grudnia 2020 r.;

– Zorganizowane przez Komisję w dniu 18 września 2020 r. obrady okrągłego stołu zainteresowanych stron z udziałem członków Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi[15] (ESSF) i Europejskiego Forum Portów[16];

– Regularne spotkania grupy ekspertów w ramach podgrupy ESSF ds. zrównoważonej alternatywnej energii dla żeglugi.

Informacje udzielone przez zainteresowane strony miały kluczowe znaczenie dla umożliwienia Komisji dopracowania projektu wariantów strategicznych, jak również oceny

---

14 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation

15 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=pl

16 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=pl

ich skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych, ich porównania oraz określenia wariantu strategicznego mogącego zmaksymalizować stosunek korzyści do kosztów dla społeczeństwa.

Konsultacje wykazały zgodność wszystkich grup zainteresowanych stron co do tego, jak ważne jest zajęcie się kwestią stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, a także konkretnymi problemami zidentyfikowanymi w ocenie skutków.

Konsultacje potwierdziły, że wszystkie pięć czynników określonych w ramach oceny wpływu wniosku jest istotnych. Wyniki wskazują na zgodność poszczególnych zainteresowanych stron co do tego, że najważniejszymi barierami są wysokie koszty paliwa i inwestycji oraz niepewność inwestorów. Najważniejszym celem politycznym zdaniem zainteresowanych stron wydaje się być „zapewnienie większej pewności w zakresie wymogów dotyczących klimatu i środowiska dla eksploatowanych statków".

Wszystkie grupy zainteresowanych stron wyraziły również preferencję dla polityki opartej na celach, a nie polityki nakazowej, co jest również zgodne z innym wymogiem polityki, na który powoływała się większość zainteresowanych stron – neutralnością technologiczną. Jeśli chodzi o środki z zakresu polityki, najwyżej ocenione przez zainteresowane strony zostało ustanowienie jasnych procedur regulacyjnych w odniesieniu do dekarbonizacji aktualnego paliwa żeglugowego. Jeśli chodzi o zakres geograficzny, nie istniały wyraźne preferencje pod względem właściwego zakresu geograficznego środków. Jeśli chodzi o pomiar efektywności środowiskowej oraz sposób uwzględnienia emisji w ramach polityki, większość zainteresowanych stron preferuje podejście „od źródła energii do kilwatera", ponieważ uwzględnia ono nie tylko emisje pochodzące ze spalania paliwa na pokładzie statku, ale również emisje poprzedzające, pochodzące z produkcji, transportu i dystrybucji paliw. W przypadku statków cumujących, wprowadzenie wymogów dotyczących korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu jest uznawane przez większość zainteresowanych stron za istotne i niezbędne do osiągnięcia celów w zakresie dekarbonizacji.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W celu potwierdzenia oceny skutków stanowiącej podstawę wniosku wykonawca zewnętrzny przeprowadził badanie. Badanie to rozpoczęto w lipcu 2020 r., a zakończono w marcu 2021 r. Badanie stanowiło dla służb Komisji cenne źródło informacji przydatnych w szczególności przy opracowywaniu wariantów strategicznych, ocenie niektórych oczekiwanych skutków oraz zbieraniu opinii zainteresowanych stron, na które miało to bezpośredni wpływ. Służby Komisji korzystały również ze wsparcia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w zakresie aspektów technicznych związanych z tą inicjatywą.

- **Ocena skutków**

Środki z zakresu polityki zawarte w niniejszym wniosku opierają się na wynikach oceny skutków. Sprawozdanie z oceny skutków [SWD(2021) 635] otrzymało pozytywną opinię Rady ds. Kontroli Regulacyjnej Komisji [SEC(2021) 562]. W swojej opinii Rada przedstawiła szereg zaleceń dotyczących sposobu przedstawienia argumentów w sprawozdaniu z oceny skutków. Zalecenia te zostały uwzględnione; W załączniku 1 do sprawozdania z oceny skutków przedstawiono w skrócie, w jaki sposób tego dokonano.

W celu osiągnięcia określonych zamierzeń w kontekście oceny skutków rozważono trzy warianty strategiczne . Wszystkie te trzy warianty mają dwie wspólne główne cechy:

1) charakter regulacyjny w celu zapewnienia pewności prawa; oraz

2) koncentracja na aspektach związanych z popytem w celu stymulowania produkcji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, rozwiązaniu dylematu oraz uniknięciu ucieczki emisji gazów cieplarnianych.

Warianty strategiczne zapewniły różne sposoby opracowania zobowiązania i różniły się w szczególności podejściem do wyboru technologii i sposobu osiągnięcia wymaganej wydajności.

Wariant strategiczny 1 został opracowany jako podejście nakazowe, wymagające stosowania określonych paliw/typów paliw. Zakłada on wybór technologii przez organ regulacyjny. Oba warianty strategiczne 2 i 3 stanowią podejścia oparte na celach, wymagające uzyskania maksymalnej średniorocznej wartości dopuszczalnej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Wybór technologii pozostawia się podmiotom gospodarczym. Ponadto wariant strategiczny 3 obejmuje również mechanizmy nagradzania tych, którzy osiągnęli wyniki lepsze od oczekiwanych, aby wspierać rozwój bardziej zaawansowanych technologii bezemisyjnych (łączenie i mnożniki dla technologii bezemisyjnych), które przyczyniają się do ograniczenia zarówno zanieczyszczeń powietrza, jak i gazów cieplarnianych. W przypadku wszystkich wariantów na statki najbardziej zanieczyszczające środowisko w portach (kontenerowce i statki pasażerskie) nakłada się obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu (lub równoważnej technologii bezemisyjnej).

W wyniku przeprowadzonej oceny za preferowany uznano wariant strategiczny 3, ponieważ w najlepszy sposób równoważy cele i ogólne koszty wdrożenia. Uwzględnia on nie tylko potrzebę elastyczności, na którą zwracały uwagę zainteresowane strony podczas konsultacji (w szczególności operatorzy i porty), ale również ogranicza ryzyko blokady technologicznej [i zachęca do szybszego wdrożenia najbardziej zaawansowanych technologii].

Większy udział paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w morskim koszyku energetycznym przełoży się na znaczną redukcję emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza. Związane z tym oszczędności kosztów zewnętrznych, wyrażone jako wartość bieżącą dla okresu 2021–2050, oszacowano na 10 mld EUR w przypadku zanieczyszczenia powietrza i 138,6 mld EUR w przypadku zmiany klimatu w stosunku do scenariusza odniesienia. Zostały one obliczone w ramach oceny skutków w oparciu o modelowy przewidywany udział paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w rynku. Oczekuje się, że operatorzy statków osiągną oszczędności rzędu 2,3 mld EUR dzięki ograniczeniu kosztów operacyjnych (konserwacja, załoga itp.). Ograniczenie to będzie powodowane nieco mniej intensywną działalnością w ramach transportu morskiego w porównaniu z sytuacją wyjściową. Dodatkowy zauważalny wpływ dotyczył stosowania zaawansowanych paliw i technologii napędowych, a pośrednio wpływu, jaki ma to na innowacje. Oczekuje się, że inicjatywa ta pozwoli zwiększyć udział statków napędzanych ogniwami paliwowymi (18,9 %) oraz z napędem elektrycznym (5,4 %) do 2050 r. we flocie (w porównaniu z całkowitym brakiem udziału tych technologii w scenariuszu odniesienia).

Główne koszty wynikające z proponowanej interwencji ponoszone są przez operatorów statków i wynoszą 89,7 mld EUR. Wynika to ze zwiększonych kosztów inwestycji (25,8 mld EUR) i kosztów paliwa (63,9 mld EUR). Koszty pośrednie dla portów będą związane z zapewnieniem niezbędnej infrastruktury bunkrowania i szacuje się je na 5,7 mld EUR. Koszty administracyjne ponoszone przez operatorów statków szacuje się na 521,7 mln EUR i obejmują one gromadzenie danych, przedkładanie i weryfikację planów zgodności

i rocznego sprawozdania dotyczącego zużycia energii, współpracę podczas audytów i inspekcji oraz szkolenie załogi. Dodatkowe 1,8 mln EUR przewidziano na ustanowienie przez porty wytycznych w celu zagwarantowania bezpiecznej eksploatacji paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Konkretnych kosztów związanych z certyfikacją paliwa nie można było określić ilościowo. Oczekuje się, że koszty egzekwowania prawa w przypadku organów publicznych będą ograniczone (1,5 mln EUR) i będą dotyczyć głównie zapewnienia niezbędnych informatycznych narzędzi sprawozdawczych. Preferowany wariant zapewnia zatem korzyści netto w wysokości 58,4 mld EUR w całym horyzoncie czasowym inicjatywy.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma wpływu na ochronę praw podstawowych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Preferowany wariant będzie miał wpływ na budżet Komisji. Przewidywane koszty usług informatycznych i rozwoju systemów IT sięgają 0,5 mln EUR. Wycena ta opiera się na kosztach THETIS-MRV i doświadczeniach z istniejącymi modułami THETIS-EU wspierającymi różne elementy przepisów UE; takie koszty rozwoju informatycznego szacuje się na 300 000 EUR. Preferowany wariant strategiczny wymagałby również dodatkowej funkcji wspierającej wspólne użytkowanie statków w celu zapewnienia zgodności z przepisami. Koszt tego dodatkowego narzędzia szacuje się na 200 000 EUR. Decyzje dotyczące rozwoju technologii informacyjnej i zamówień publicznych będą podlegały zatwierdzeniu przez Radę ds. Technologii Informacyjnej i Cyberbezpieczeństwa Komisji Europejskiej.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować postępy, skutki i wyniki niniejszego wniosku za pomocą szeregu mechanizmów monitorowania/oceny. Komisja będzie mierzyć postępy w osiąganiu szczegółowych celów wniosku, w szczególności na podstawie danych gromadzonych corocznie w ramach unijnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Wnioski o informacje (sprawozdania, odpowiedzi z badań) zostaną starannie wyważone, aby uniknąć dodatkowego obciążania zainteresowanych stron przez tworzenie nowych nieproporcjonalnych wymogów w zakresie sprawozdawczości.

Po upływie pięciu lat od dnia, w którym wniosek ustawodawczy ma zostać wdrożony, Komisja dokona oceny przepisów, aby sprawdzić, czy osiągnięto cele inicjatywy. Informacje uzyskane w ramach tej oceny zostaną wykorzystane w przyszłych procesach decyzyjnych, aby zapewnić dostosowania niezbędne do osiągnięcia wyznaczonych celów.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W art. 1 opisano przedmiot proponowanego rozporządzenia, w którym ustanowiono przepisy mające na celu zmniejszenie intensywności emisji gazów cieplarnianych z energii zużywanej na pokładzie statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, znajdujących się w obrębie tych portów lub wypływających z tych portów, w celu wspierania harmonijnego rozwoju i spójnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w całej Unii, bez wprowadzania barier na jednolitym rynku, na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

W art. 2 określono zakres stosowania.

W art. 3 zawarto szereg definicji.

W art. 4 ustanowiono wartość dopuszczalną rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

W art. 5 ustanowiono wymogi dotyczące korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub energii o zerowej emisji podczas postoju w porcie dla określonych typów statków oraz wymieniono możliwe wyjątki.

W art. 6 ustanowiono wspólne zasady monitorowania zgodności.

W art. 7 określono elementy, jakie należy uwzględnić w planach monitorowania.

W art. 8 wymieniono sytuacje, w których należy zmienić plan monitorowania.

W art. 9 ustanowiono zasady odnoszące się do certyfikacji biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych.

W art. 10 ustanowiono zakres działań weryfikacyjnych, które mają być prowadzone przez weryfikatorów.

W art. 11 określono ogólne obowiązki i zasady dla weryfikatorów.

W art. 12 określono główne zasady, których należy przestrzegać podczas procedur weryfikacji.

W art. 13 ustanowiono przepisy dotyczące akredytacji weryfikatorów w odniesieniu do czynności wykonywanych w ramach niniejszego rozporządzenia.

W art. 14 określono parametry, które przedsiębiorstwa powinny monitorować i rejestrować w celu wykazania zgodności.

W art. 15 określono zadanie weryfikatorów w odniesieniu do informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa.

W art. 16 ustanowiono bazę danych dotyczących zgodności i określono główne parametry sprawozdawczości.

W art. 17 ustanowiono przepisy dotyczące elastyczności, pozwalające operatorom na bankowanie lub pożyczanie, w ramach określonego limitu, nadwyżki zgodności, aby umożliwić spełnienie wymogów.

W art. 18 określono główne zasady i procedury ewentualnego łączenia sald zgodności.

W art. 19 określono warunki wydania świadectwa zgodności FuelEU.

W art. 20 ustanowiono kary, które zostaną poniesione w przypadku nieosiągnięcia zgodności.

W art. 21 ustanowiono zasady przyznawania kar w celu promowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim.

W art. 22 ustanowiono obowiązek posiadania przez statki ważnego świadectwa zgodności FuelEU.

W art. 23 określono zasady przeprowadzania inspekcji statków.

W art. 24 ustanowiono prawo do przeglądu decyzji mających wpływ na przedsiębiorstwa.

W art. 25 ustanowiono wymóg wyznaczenia właściwych organów odpowiedzialnych za stosowanie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.

W art. 26 określono warunki przyznawania Komisji uprawnień delegowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

W art. 27 ustanowiono procedurę komitetową do celów wykonywania przez Komisję uprawnień do przyjmowania aktów wykonawczych.

W art. 28 zobowiązano Komisję do składania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia, przynajmniej co pięć lat.

Art. 29 zmienia dyrektywę 2009/16/WE w celu dodania do jej załącznika IV świadectwa zgodności FuelEU.

W art. 30 określono datę wejścia w życie i rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

W załączniku I określono wzory i metodykę ustalania średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

W załączniku II podano wykaz wartości domyślnych, które mogą być stosowane przy określaniu wskaźników emisji wykorzystywanych we wzorze opisanym w załączniku I.

W załączniku III podano wykaz technologii bezemisyjnych, które mogą być stosowane jako alternatywa dla podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu podczas postoju w porcie, jak również szczegółowe kryteria ich stosowania.

W załączniku IV określono minimalne wymogi dotyczące certyfikatów wydawanych przez organ zarządzający portem w przypadkach, gdy statki z uzasadnionych przyczyn nie mogą korzystać z zasilania energią elektryczną z lądu.

W załączniku V podano wzory do ustalenia salda zgodności statku z przepisami oraz kary w przypadku niezgodności z przepisami.

2021/0210 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[17],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[18],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Udział transportu morskiego stanowi około 75 % handlu zewnętrznego UE oraz 31 % handlu wewnętrznego UE pod względem wielkości. Jednocześnie ruch statków w portach Europejskiego Obszaru Gospodarczego odpowiada za ok. 11 % wszystkich emisji CO_2 z transportu w UE i 3–4 % wszystkich emisji CO_2 w UE. Co roku w portach państw członkowskich wchodzi na pokład lub z niego schodzi 400 milionów pasażerów, z czego około 14 milionów to pasażerowie statków wycieczkowych. Transport morski stanowi zatem istotny element europejskiego systemu transportowego i odgrywa kluczową rolę w gospodarce europejskiej. Na rynku transportu morskiego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi w Unii i poza nią, dla której niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i dobrobyt rynku transportu morskiego i jego podmiotów gospodarczych uzależnione są od jasnych i zharmonizowanych ram politycznych, w obrębie których operatorzy transportu morskiego, porty i inne podmioty sektora mogą działać w oparciu o politykę równych szans. Zakłócenia na rynku mogą postawić operatorów statków lub porty w niekorzystnej sytuacji w stosunku do konkurentów z sektora transportu morskiego lub z innych sektorów transportu. To z kolei może spowodować utratę konkurencyjności branży transportu morskiego oraz utratę łączności dla obywateli i przedsiębiorstw.

(2) Aby podkreślić zobowiązanie Unii w zakresie klimatu podjęte w ramach porozumienia paryskiego i określić działania, które należy podjąć w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., oraz aby przełożyć zobowiązanie polityczne na zobowiązanie

[17] Dz.U. C […] z […], s. […].
[18] Dz.U. C […] z […], s. […].

prawne, Komisja przyjęła (zmieniony) wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzenia (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie)[19] jak również komunikat „Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.”[20]. Obejmuje to również cel, jakim jest ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. W związku z tym potrzebne są różne uzupełniające instrumenty polityki, aby zachęcać do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych produkowanych w sposób zrównoważony, w tym w sektorze transportu morskiego. Niezbędna technologia musi być opracowana i wdrożona przed 2030 r., aby umożliwić przygotowanie się na znacznie szybsze zmiany po tym terminie.

(3) W kontekście przechodzenia na paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz zastępcze źródła energii niezbędne jest zapewnienie właściwego funkcjonowania i uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego w odniesieniu do paliw żeglugowych, które stanowią znaczną część kosztów ponoszonych przez operatorów statków. Różnice w wymogach w zakresie paliwa w poszczególnych państwach członkowskich Unii mogą mieć znaczący wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków i negatywnie wpływać na konkurencję na rynku. Ze względu na międzynarodowy charakter żeglugi operatorzy statków mogą z łatwością bunkrować w krajach trzecich i przewozić duże ilości paliwa. Może to prowadzić do ucieczki emisji gazów cieplarnianych i mieć szkodliwy wpływ na konkurencyjność sektora, jeżeli dostępności paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w portach morskich podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego nie będą towarzyszyć wymogi dotyczące ich stosowania, mające zastosowanie do wszystkich operatorów statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów. Niniejsze rozporządzenie powinno określać środki gwarantujące udział odnawialnych paliw niskoemisyjnych w rynku paliw żeglugowych w warunkach uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego.

(4) Aby wywrzeć wpływ na całą działalność sektora transportu morskiego, niniejsze rozporządzenie powinno obejmować część rejsów między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem mieć zastosowanie do połowy energii wykorzystywanej przez statek odbywający rejsy, przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowy energii wykorzystywanej przez statek odbywający rejsy, wypływający z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywający do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, całości energii zużytej przez statek odbywający rejsy, przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz do energii zużytej podczas postoju w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Takie uregulowanie kwestii udziału energii zużywanej przez statek zarówno podczas rejsów z Unii do państw trzecich, jak i rejsów z państw trzecich do Unii zapewnia skuteczność tego rozporządzenia, w tym poprzez zwiększenie pozytywnego wpływu takich ram na środowisko. Jednocześnie takie ramy ograniczają ryzyko zawinięć do portów,

[19] COM(2020) 563 final
[20] COM(2020) 562 final

w których dokonuje się manewrów omijania przepisów, oraz ryzyko przeniesienia działalności przeładunkowej poza Unię. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania ruchu morskiego, równych warunków działania dla operatorów transportu morskiego i portów oraz uniknięcia zakłóceń na rynku wewnętrznym, wszystkie podróże do lub z portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, jak również pobyt statków w tych portach, powinny być objęte jednolitymi zasadami zawartymi w tym rozporządzeniu.

(5) Przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć zastosowanie w sposób niedyskryminujący do wszystkich statków bez względu na banderę, pod którą pływają. Ze względu na spójność z przepisami unijnymi i międzynarodowymi w dziedzinie transportu morskiego niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich lub statków do przetwórstwa ryb, ani do statków rządowych wykorzystywanych do celów niekomercyjnych.

(6) Osobą lub organizacją odpowiedzialną za zgodność z niniejszym rozporządzeniem powinno być przedsiębiorstwo żeglugowe, określone jako właściciel statku lub jakakolwiek inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub czarter typu bare-boat, która przejęła od właściciela statku odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu. Definicja ta została oparta na definicji „przedsiębiorstwa" zawartej w art. 3 lit. d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757[21] oraz jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym w 2016 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci" przedsiębiorstwo żeglugowe mogłoby, w drodze ustaleń umownych, pociągnąć do odpowiedzialności za koszty przestrzegania przepisów na podstawie niniejszego rozporządzenia podmiot, który jest bezpośrednio odpowiedzialny za decyzje wpływające na intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Podmiot ten byłby zwykle podmiotem odpowiedzialnym za wybór paliwa, trasy i prędkości statku.

(7) W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych, w szczególności dla mniejszych operatorów, niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do drewnianych statków o prostej konstrukcji oraz statków o napędzie innym niż mechaniczny, a powinno skupiać się na statkach o pojemności brutto powyżej 5 000 GT. Mimo że te ostatnie statki stanowią jedynie około 55 % wszystkich statków zawijających do portów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2015/757, są one odpowiedzialne za 90 % emisji dwutlenku węgla (CO_2) z sektora morskiego.

(8) Rozwój i wdrażanie nowych paliw oraz rozwiązań w zakresie energii wymaga skoordynowanego podejścia w celu dopasowania podaży, popytu, a także zapewnienia odpowiedniej infrastruktury dystrybucyjnej. Podczas gdy obecne europejskie ramy regulacyjne już częściowo odnoszą się do produkcji paliw w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001[22] oraz do dystrybucji w dyrektywie Parlamentu

---

21 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).

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

Europejskiego i Rady 2014/94/UE[23], potrzebne jest również narzędzie, które ustanowi rosnące poziomy popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe.

(9) 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.

(10) Interwencja polityczna mająca na celu stymulowanie popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe powinna być oparta na celach oraz przestrzegać zasadę neutralności technologicznej. Z tego powodu należy ustanowić wartości dopuszczalne intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku bez zalecania stosowania jakiegokolwiek konkretnego paliwa lub technologii.

(11) Należy promować rozwój i wprowadzanie odnawialnych paliw oraz paliw o niskiej zawartości węgla z wysokim potencjałem w zakresie zrównoważonego rozwoju, charakteryzujących się komercyjną dojrzałością, a także wysokim potencjałem innowacyjności i rozwoju umożliwiającym sprostanie przyszłym potrzebom. Będzie to sprzyjać budowaniu innowacyjnego i konkurencyjnego rynku paliw oraz zapewni odpowiednie dostawy zrównoważonych paliw żeglugowych w perspektywie krótko- i długoterminowej w celu wsparcia w osiąganiu ambitnych celów dotyczących obniżenia emisyjności transportu w Unii, a jednocześnie wzmocnienia starań UE na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska. W tym celu zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części A i B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, jak również syntetyczne paliwa żeglugowe powinny się kwalifikować. Kluczowe znaczenie mają w szczególności zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, ponieważ są one obecnie najlepiej przygotowaną do wykorzystania technologią zdolną obniżyć emisyjność transportu morskiego już w perspektywie krótkoterminowej.

(12) 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 tego rozporządzenia. Istnieją

[23] 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).

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 nie należy promować paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych. Dyrektywa (UE) 2018/2001 już ogranicza i ustanawia pułap udziału takich biopaliw, biopłynów i 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.

(13) W sektorze morskim to podejście musi być jednak bardziej rygorystyczne. W sektorze tym występuje obecnie nieznaczny poziom zapotrzebowania na biopaliwa, biopłyny i paliwa z biomasy produkowane z roślin spożywczych i pastewnych, ponieważ ponad 99 % obecnie stosowanych paliw żeglugowych jest pochodzenia kopalnego. W związku z tym niekwalifikowalność paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych na podstawie niniejszego rozporządzenia minimalizuje również wszelkie ryzyko spowolnienia dekarbonizacji sektora transportu, które mogłoby w przeciwnym razie wynikać z przejścia biopaliw pochodzenia roślinnego z sektora drogowego do morskiego. Istotne jest, aby zminimalizować takie przejście, gdyż transport drogowy pozostaje obecnie zdecydowanie najbardziej zanieczyszczającym sektorem transportu, a transport morski wykorzystuje obecnie głównie paliwa pochodzenia kopalnego. W związku z tym należy unikać generowania potencjalnie dużego popytu na biopaliwa, biopłyny i paliwa z biomasy produkowane z roślin spożywczych i pastewnych poprzez promowanie ich stosowania na podstawie niniejszego rozporządzenia. Dodatkowe emisje gazów cieplarnianych i utrata różnorodności biologicznej spowodowane stosowaniem wszystkich rodzajów paliw opartych na roślinach pastewnych i spożywczych wymagają zatem uznania, że paliwa te mają takie same współczynniki emisji jak najmniej korzystna ścieżka.

(14) Długi czas realizacji związany z opracowywaniem i wprowadzaniem nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego wymaga szybkiego działania oraz ustanowienia jasnych i przewidywalnych długoterminowych ram regulacyjnych ułatwiających wszystkim zainteresowanym stronom planowanie i inwestycje. Jasne i solidne długoterminowe ramy regulacyjne ułatwią opracowywanie oraz wprowadzanie nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego, a także zachęcą zainteresowane strony do inwestycji. Takie ramy powinny 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.

(15) W niniejszym rozporządzeniu należy ustalić metodykę i wzór stosowane do obliczenia średniorocznej 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 paliw. Metodyka

powinna także odzwierciedlać stosowanie zastępczych źródeł energii, takich jak wiatr lub energia elektryczna.

(16) Aby uzyskać pełniejszy obraz efektywności środowiskowej poszczególnych źródeł energii, należy ocenić efektywność paliw w zakresie emisji gazów cieplarnianych na zasadzie „od źródła energii do kilwatera” (ang. *well-to-wake*, WtW) z uwzględnieniem wpływu produkcji energii, transportu, dystrybucji i wykorzystania na pokładzie. Ma to zachęcić do przyjmowania technologii i ścieżek produkcji, które charakteryzują się mniejszym śladem węglowym i rzeczywistymi korzyściami w porównaniu z istniejącymi paliwami konwencjonalnymi.

(17) 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). Efektywność paliw kopalnych należy jednak oceniać, stosując wyłącznie domyślne współczynniki emisji przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

(18) Potrzeba kompleksowego podejścia do wszystkich najważniejszych emisji gazów cieplarnianych (CO_2, CH_4 i N_2O), aby promować stosowanie źródeł energii zostawiających mniejszy ogólny ślad węglowy. 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 dwutlenku węgla”.

(19) Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii oraz alternatywnego napędu, np. wiatrowego lub słonecznego, znacząco zmniejsza intensywność emisji gazów cieplarnianych w związku z całkowitym zużyciem energii przez statek. Trudność w dokładnym pomiarze i określeniu ilościowym tych źródeł energii (zmienność wykorzystania energii, bezpośredni przekaz jako napęd itp.) nie powinna przeszkadzać w ich uznaniu w całkowitym zużyciu energii przez statek w drodze oszacowań ich wkładu w bilans energetyczny statku.

(20) Zanieczyszczanie powietrza przez statki cumujące (tlenki siarki, tlenki azotu oraz cząstki stałe) stanowi poważny problem dla obszarów przybrzeżnych i miast portowych. Dlatego też należy nałożyć specjalne i rygorystyczne obowiązki w celu ograniczenia emisji statków cumujących, które pobierają energię ze swoich silników podczas pobytu w porcie. Zgodnie z danymi zebranymi w ramach rozporządzenia (UE) 2015/757 w 2018 r. statki pasażerskie i kontenerowce stanowią te kategorie statków, które wytwarzają największą ilość emisji w przeliczeniu na statek cumujący. Dlatego też emisjami z tych kategorii statków należy się zająć w pierwszej kolejności.

(21) Wykorzystanie zasilania energią elektryczną z lądu redukuje zanieczyszczenie powietrza przez statki oraz ogranicza emisje gazów cieplarnianych generowane przez transport morski. W kontekście rosnącego udziału odnawialnych źródeł energii w koszyku energii elektrycznej UE zasilanie energią elektryczną z lądu coraz częściej stanowi sposób zasilania czystą energią dostępny dla statków cumujących. Chociaż dyrektywa 2014/94/UE (dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych) obejmuje jedynie zapewnienie punktów przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, popyt, – a w konsekwencji i wdrożenie tej technologii – nadal są ograniczone. Należy zatem ustanowić przepisy szczegółowe nakazujące najbardziej zanieczyszczającym statkom korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu.

(22) 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 stosowaniu zasilania energią elektryczną z lądu, statek powinien zostać zwolniony z korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu.

(23) Należy również przewidzieć wyjątki od stosowania zasilania energią elektryczną z lądu z szeregu obiektywnych powodów potwierdzonych przez podmiot zarządzający portem zawinięcia, ograniczone do nieplanowanych zawinięć do portów ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, do krótkich postojów statków cumujących trwających krócej niż dwie godziny, ponieważ jest to minimalny czas wymagany do podłączenia, oraz do wykorzystania pokładowych źródeł energii w sytuacjach awaryjnych.

(24) Gdy operatorzy statków i portów otrzymają wystarczająco dużo czasu na dokonanie niezbędnych inwestycji, liczba wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu powinna być ograniczona, aby zapewnić niezbędne zachęty do tych inwestycji i uniknąć nieuczciwej konkurencji. Od 2035 r. operatorzy statków powinni dokładnie planować swoje zawinięcia do portów, aby upewnić się, że mogą prowadzić swoją działalność bez zanieczyszczania powietrza i emisji gazów cieplarnianych podczas postoju w porcie i bez narażania środowiska na obszarach przybrzeżnych i w miastach portowych. Należy utrzymać ograniczoną liczbę wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu, aby umożliwić sporadyczne zmiany w ostatniej chwili w harmonogramach zawinięć do portów oraz zawinięć do portów z niekompatybilnym sprzętem.

(25) Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy wprowadzić solidny system monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji w celu śledzenia przestrzegania jego przepisów. Taki system należy stosować w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do wszystkich statków i wymagać weryfikacji przez osobę trzecią w celu zapewnienia dokładności danych przekazywanych w ramach tego systemu. Aby ułatwić osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia, należy, w razie potrzeby, wykorzystać wszelkie dane już zgłoszone na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757 do weryfikacji zgodności z niniejszym rozporządzeniem w celu ograniczenia obciążenia administracyjnego nałożonego na przedsiębiorstwa, weryfikatorów i organy administracji morskiej.

(26) Przedsiębiorstwa powinny odpowiadać za monitoring i sprawozdawczość w zakresie ilości i rodzaju energii zużywanej na pokładzie przez statki żeglujące i statki cumujące, jak również innych istotnych informacji, takich jak informacje na temat rodzaju znajdującego się na pokładzie silnika lub obecności technologii wykorzystujących wiatr, w celu wykazania zgodności z wartością dopuszczalną intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku określoną w niniejszym rozporządzeniu. Aby ułatwić wywiązanie się z tych obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości oraz realizację procesu weryfikacji przez weryfikatorów, podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) 2015/757, przedsiębiorstwa powinny udokumentować przewidywaną metodę monitorowania, a w planie monitorowania przedstawić dalsze szczegóły dotyczące stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Plan monitorowania, a także jego późniejsze zmiany należy, w stosownych przypadkach, złożyć do weryfikatora.

(27) Certyfikacja paliw jest niezbędna do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia i zagwarantowania integralności środowiskowej paliw odnawialnych

i niskoemisyjnych, które zgodnie z oczekiwaniami mają zostać wdrożone w sektorze morskim. Taką certyfikację należy prowadzić w drodze przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. W celu ułatwienia certyfikacji i ograniczenia obciążenia administracyjnego certyfikacja biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych powinna się odbywać na podstawie zasad ustanowionych dyrektywą (UE) 2018/2001. Takie podejście do certyfikacji powinno również dotyczyć paliw bunkrowanych poza Unią, które należy traktować jako paliwa przywożone, w podobny sposób jak w dyrektywie (UE) 2018/2001. Jeżeli przedsiębiorstwa zamierzają odejść od wartości domyślnych przewidzianych we wspomnianej dyrektywie lub w tych nowych ramach, powinno to mieć miejsce wyłącznie w przypadku, gdy wartości można poświadczyć w ramach jednego z dobrowolnych systemów uznanych na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001 (w przypadku wartości WtT) lub za pomocą badań laboratoryjnych lub pomiarów emisji bezpośrednich (w przypadku wartości TtW).

(28) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić dokładność i kompletność monitoringu i sprawozdawczości przedsiębiorstw, a także przestrzeganie niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić bezstronność, weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008[24].

(29) 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 limitu, w tym wszelkie przypadki nadwyżki zgodności lub deficytu zgodności, jak również przestrzeganie wymogów dotyczących korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu podczas postoju w porcie. 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. Zainteresowane przedsiębiorstwo powinno następnie przekazać te informacje Komisji.

(30) Komisja powinna zapewnić funkcjonowanie elektronicznej bazy danych służącej do rejestracji wyników każdego statku i zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Aby ułatwić sprawozdawczość i ograniczyć obciążenie administracyjne przedsiębiorstw, weryfikatorów i innych użytkowników, ta elektroniczna baza danych powinna opierać się na istniejącym module THETIS-MRV i uwzględniać możliwość ponownego wykorzystania informacji i danych zgromadzonych do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.

(31) Zgodność z tym rozporządzeniem zależałaby od czynników wykraczających poza kontrolę tego 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

[24] 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).

elektryczną z lądu podczas postoju w porcie, które ma duże znaczenie dla lokalnej jakości powietrza w miastach portowych i na obszarach przybrzeżnych, nie powinno kwalifikować się do objęcia podobnymi przepisami dopuszczającymi elastyczność.

(32) Aby uniknąć blokady technologicznej i nadal wspierać wdrażanie najbardziej wydajnych rozwiązań, przedsiębiorstwa powinny mieć możliwość łączenia wyników różnych statków i wykorzystania ewentualnej nadwyżki wyników jednego statku do zrekompensowania niedostatecznej wydajności innego statku. Daje to możliwość nagradzania przestrzegania przepisów z nawiązką i zachętę do inwestowania w bardziej zaawansowane technologie. Możliwość wyboru łącznej zgodności powinna pozostać dobrowolna i podlegać porozumieniu między zainteresowanymi przedsiębiorstwami.

(33) Dokument zgodności („świadectwo zgodności FuelEU") wydany przez weryfikatora postępującego zgodnie z procedurami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu powinien znajdować się na pokładzie statków jako dowód przestrzegania ograniczeń dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oraz wymogów dotyczących stosowania przez statki cumujące zasilania energią elektryczną z lądu. Weryfikatorzy powinni informować Komisję o wystawieniu takich dokumentów.

(34) Liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu powinni określać weryfikatorzy zgodnie z zestawem jasnych i obiektywnych kryteriów uwzględniających wszystkie istotne informacje, w tym czas pobytu, ilość każdego rodzaju zużytej energii oraz zastosowanie wszelkich warunków wykluczających, w odniesieniu do każdego zawinięcia do portu w Unii. Przedsiębiorstwa powinny udostępnić te informacje weryfikatorom do celów ustalenia zgodności.

(35) Bez uszczerbku dla możliwości spełnienia wymogów, dzięki przepisom dotyczącym elastyczności i łączenia, statki, które nie spełniają wartości dopuszczalnych średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, podlegają odstraszającej karze. Kara powinna być proporcjonalna do stopnia niezgodności z przepisami i eliminować wszelką korzyść gospodarczą płynącą z nieprzestrzegania przepisów, zachowując równe warunki działania w sektorze. Powinna ona opierać się na ilości i koszcie paliwa odnawialnego i niskoemisyjnego, które statki powinny były stosować, aby spełnić wymagania określone w rozporządzeniu.

(36) Kara nakładana za każde niezgodne z przepisami zawinięcie do portu powinna być proporcjonalna do kosztów korzystania z energii elektrycznej i być wystarczająco wysoka, aby zniechęcić do korzystania z bardziej zanieczyszczających źródeł energii. Kara powinna zależeć od generowanej na jednostce mocy wyrażonej w megawatach, pomnożonej przez stałą karę w EUR za godzinę postoju w porcie. Ze względu na brak dokładnych danych liczbowych dotyczących kosztów zasilania energią elektryczną z lądu w Unii, stawka ta powinna opierać się na średniej unijnej cenie energii elektrycznej dla odbiorców niebędących gospodarstwami domowymi pomnożonej przez współczynnik wynoszący dwa, aby uwzględnić inne opłaty związane ze świadczeniem usługi, w tym między innymi koszty przyłączenia i elementy zwrotu z inwestycji.

(37) Dochody uzyskane z tytułu kar powinny zostać wykorzystane do promowania dystrybucji i stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim oraz do wspierania operatorów morskich w realizacji ich celów w zakresie klimatu

i ochrony środowiska. Aby to osiągnąć, dochody te należy przekazać na fundusz innowacyjny, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE.

(38) Za podstawę egzekwowania obowiązków związanych z niniejszym rozporządzeniem należy przyjąć istniejące instrumenty, a mianowicie instrumenty ustanowione w ramach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE[25] oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE[26]. Dokument potwierdzający spełnianie przez dany statek wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu powinien być dołączony do wykazu certyfikatów i dokumentów, o których mowa w załączniku IV do dyrektywy 2009/16/WE.

(39) Ze względu na znaczenie konsekwencji, jakie środki wprowadzane przez weryfikatorów na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą mieć dla zainteresowanych przedsiębiorstw, w szczególności w odniesieniu do określenia niezgodnych z przepisami zawinięć do portu, obliczania wysokości kar oraz odmowy wydania świadectwa zgodności FuelEU, przedsiębiorstwa te powinny mieć prawo do złożenia wniosku o przegląd takich środków do właściwego organu w państwie członkowskim, w którym weryfikator uzyskał akredytację. W świetle podstawowego prawa do skutecznego środka odwoławczego zapisanego w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej decyzje podjęte przez właściwe organy i organy zarządzające portem na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny podlegać kontroli sądowej, przeprowadzonej zgodnie z prawem krajowym danego państwa członkowskiego.

(40) W celu utrzymania równych szans poprzez skuteczne działanie niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wykazu współczynników emisji WtW, zmiany wykazu mających zastosowanie technologii bezemisyjnych lub kryteriów ich stosowania, aby ustalić zasady przeprowadzania badań laboratoryjnych i pomiarów emisji bezpośrednich, dostosowania współczynnika kar, akredytacji weryfikatorów oraz trybu uiszczania kar. 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 w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. 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.

(41) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011[27]. Przy ustanawianiu w drodze aktów wykonawczych wzorów

---

25 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).

26 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).

27 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).

standardowych planów monitorowania, w tym przepisów technicznych dotyczących ich jednolitego stosowania, Komisja powinna uwzględnić możliwość ponownego wykorzystywania informacji i danych zgromadzonych do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.

(42) Biorąc pod uwagę wymiar sektora morskiego, globalne podejście do ograniczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z energii wykorzystywanej przez statki jest bardziej pożądane, ponieważ można je uznać za skuteczniejsze z uwagi na większy zasięg. W związku z tym, i ze względu na ułatwianie opracowywania międzynarodowych przepisów w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisja powinna udostępniać IMO oraz innym odpowiednim organom międzynarodowym odpowiednie informacje na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski. W przypadku osiągnięcia porozumienia w sprawie globalnego podejścia w kwestiach mających znaczenie dla niniejszego rozporządzenia Komisja powinna poddać to rozporządzenie przeglądowi w celu dostosowania go, w stosownych przypadkach, do przepisów międzynarodowych.

(43) Wykorzystanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii przez statki zawijające do portów, przebywające w nich lub wypływające z portów należących do jurysdykcji państwa członkowskiego w całej Unii nie jest celem, który może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia barier na rynku wewnętrznym i zakłócenia konkurencji między portami i między operatorami morskimi. Cel ten można 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 zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Cel i założenie

Niniejszym rozporządzeniem określa się jednolite zasady nakładające:

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

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

w celu zwiększenia konsekwentnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii w całej Unii przy jednoczesnym zapewnieniu płynnego ruchu morskiego i unikaniu zakłóceń na rynku wewnętrznym.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto przekraczającej 5 000 t, niezależnie od ich bandery pod względem:

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

b) całkowitej energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, oraz

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

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

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

a) „emisja gazów cieplarnianych” oznacza uwalnianie dwutlenku węgla (CO_2), metanu (CH_4) i podtlenków azotu (N_2O) do atmosfery;

b) „biopaliwa” oznaczają biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001;

c) „biogaz” oznacza biogaz zdefiniowany w art. 2 pkt 28 dyrektywy (UE) 2018/2001;

d) „pochodzące z recyklingu paliwa węglowe” oznaczają pochodzące z recyklingu paliwa węglowe zdefiniowane w art. 2 pkt 35 dyrektywy (UE) 2018/2001;

e) „paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego” oznaczają paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001;

f) „rośliny spożywcze i pastewne” oznaczają rośliny spożywcze i pastewne zdefiniowane w art. 2 pkt 40 dyrektywy (UE) 2018/2001;

g) „technologia bezemisyjna” oznacza technologię spełniającą wymogi określone w załączniku III, która nie powoduje uwalniania przez statki do atmosfery następujących gazów cieplarnianych ani czynników zanieczyszczenia powietrza: dwutlenku węgla (CO_2), metanu (CH_4), podtlenków azotu (N_2O), tlenków siarki (SO_x), tlenków azotu (NO_x) ani cząstek stałych (PM);

h) „zastępcze źródła energii” oznaczają odnawialną energię wiatrową lub słoneczną wytwarzaną na statku lub energię elektryczną z zasilania energią elektryczną z lądu;

i) „port zawinięcia” oznacza port zawinięcia zdefiniowany w art. 3 lit. b) rozporządzenia (UE) 2015/757;

j) „rejs” oznacza rejs zdefiniowany w art. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2015/757;

k) „przedsiębiorstwo” oznacza przedsiębiorstwo zdefiniowane w art. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2015/757;

l) „pojemność brutto” (GT) oznacza GT zdefiniowaną w art. 3 lit. e) rozporządzenia (UE) 2015/757;

m) „statek cumujący” oznacza statek cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757;

n) „zużycie energii na statku” oznacza ilość energii, wyrażoną w megadżulach (MJ) zużytą przez statek do napędu oraz do obsługi wszelkich urządzeń pokładowych na morzu lub w miejscu cumowania;

o) „intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku” oznacza ilość emisji gazów cieplarnianych, wyrażoną w gramach ekwiwalentu dwutlenku węgla, ustaloną na podstawie zasady WtW, na 1 MJ energii zużytej na statku;

p) „od źródła energii do kilwatera (WtW)” oznacza metodę obliczania emisji, która uwzględnia wpływ produkcji, transportu, dystrybucji i zużycia energii na statku pod względem emisji gazów cieplarnianych, w tym podczas spalania;

q) „współczynnik emisji” oznacza średnią wielkość emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do danych dotyczących działalności powiązanych z danym strumieniem materiałów wsadowych, przy założeniu pełnego utlenienia przy spalaniu oraz pełnej konwersji przy wszystkich pozostałych reakcjach chemicznych;

r) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza system zasilania statków cumujących energią elektryczną o niskim lub wysokim napięciu, prądzie przemiennym lub stałym, w tym instalacji na statku i na lądzie, doprowadzający energię elektryczną bezpośrednio do głównej rozdzielni statku w celu zasilania odbiorników hotelowych, usługowych lub ładowania baterii wtórnych;

s) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, który jest akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 oraz niniejszym rozporządzeniem;

t) „okres sprawozdawczy” oznacza okres sprawozdawczy zdefiniowany w art. 3 lit. m) rozporządzenia (UE) 2015/757;

u) „świadectwo zgodności FuelEU” oznacza właściwe dla każdego statku świadectwo, wydawane przedsiębiorstwu przez weryfikatora, potwierdzające, że dany statek osiągnął zgodność z niniejszym rozporządzeniem w określonym okresie sprawozdawczym;

v) „statek pasażerski” oznacza statek przewożący więcej niż 12 pasażerów, w tym statki wycieczkowe, szybkie jednostki pasażerskie oraz statki posiadające urządzenia umożliwiające wjazd na statek i zjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;

w) „kontenerowiec” oznacza statek zaprojektowany wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie;

x) „niezgodne z przepisami zawinięcie do portu” oznacza zawinięcie do portu, podczas którego statek nie spełnia wymogu określonego w art. 5 ust. 1 i nie ma zastosowania żaden z wyjątków przewidzianych w art. 5 ust. 3;

y) „najmniej korzystna ścieżka” oznacza najbardziej intensywną pod względem emisji ścieżkę produkcji stosowaną w odniesieniu do dowolnego paliwa;

z) „ekwiwalent dwutlenku węgla” oznacza jednostkę miary stosowaną do obliczania emisji CO_2, CH_4 i N_2O na podstawie ich współczynnika globalnego ocieplenia, poprzez przeliczenie ilości CH_4 i N_2O na równoważną ilość dwutlenku węgla o tym samym współczynniku globalnego ocieplenia;

aa) „saldo zgodności” oznacza miarę wykraczającej poza wymogi lub niedostatecznej zgodności statku w odniesieniu do wartości dopuszczalnych średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, obliczanej zgodnie z załącznikiem V;

bb) „nadwyżka zgodności” oznacza saldo zgodności o wartości dodatniej;

cc) „deficyt zgodności” oznacza saldo zgodności o wartości ujemnej;

dd) „całkowite saldo zgodności w puli” oznacza sumę sald zgodności wszystkich statków wchodzących w skład puli;

ee) „podmiot zarządzający portem” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny określony w art. 2 pkt 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352[28].

ROZDZIAŁ II

WYMOGI DOTYCZĄCE ZUŻYCIA ENERGII NA STATKU

Artykuł 4

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

1. Średnioroczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku w okresie sprawozdawczym nie przekracza wartości dopuszczalnej określonej w ust. 2.

2. Wartość dopuszczalną, o której mowa w ust. 1, oblicza się poprzez zmniejszenie wartości referencyjnej [X gramów ekwiwalentu dwutlenku węgla na MJ]* o następujący odsetek:

   – -2 % od dnia 1 stycznia 2025 r.;

   – -6 % od dnia 1 stycznia 2030 r.;

   – -13 % od dnia 1 stycznia 2035 r.;

   – -26 % od dnia 1 stycznia 2040 r.;

   – -59 % od dnia 1 stycznia 2045 r.;

   – -75 % od dnia 1 stycznia 2050 r.

   [Asterysk: Wartość referencyjna, która zostanie obliczona na późniejszym etapie procedury ustawodawczej, odpowiada średniej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku we flocie w 2020 r.

[28] 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).

określonej na podstawie danych monitorowanych i zgłaszanych w ramach rozporządzenia (UE) 2015/757 oraz przy zastosowaniu metodyki i wartości domyślnych określonych w załączniku I do tego rozporządzenia].

3. 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.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby zmienić załącznik II w celu włączenia współczynników emisji WtW odnoszących się do wszelkich nowych źródeł energii lub dostosowania istniejących współczynników emisji w celu zapewnienia spójności z przyszłymi normami międzynarodowymi lub prawodawstwem Unii w dziedzinie energii.

Artykuł 5

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

1. Od dnia 1 stycznia 2030 r. statek cumujący w porcie zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego zostaje podłączony do zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystuje ją do zaspokojenia wszystkich potrzeb energetycznych podczas postoju w porcie.

2. Ustęp 1 ma zastosowanie do:

   a) kontenerowców;

   b) statków pasażerskich.

3. Ustęp 1 nie ma zastosowania do statków:

   a) które cumują krócej niż dwie godziny obliczone na podstawie godziny wyjścia i przybycia monitorowanych zgodnie z art. 14;

   b) które stosują technologie bezemisyjne określone w załączniku III;

   c) które muszą dokonać nieplanowanego zawinięcia do portu ze względów bezpieczeństwa lub w celu ratowania życia na morzu;

   d) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu z powodu niedostępności punktów przyłączenia w porcie;

   e) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, ponieważ instalacja lądowa w porcie nie jest kompatybilna z urządzeniami pokładowymi na potrzeby zasilania z lądu;

   f) które przez ograniczony okres czasu 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.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby dokonać zmiany załącznika III w celu dodania odniesień do nowych technologii do wykazu mających zastosowanie technologii bezemisyjnych lub kryteriów ich stosowania, w przypadku gdy w świetle postępu naukowo-technicznego te nowe technologie zostaną uznane za równoważne technologiom wymienionym w tym załączniku.

5. Podmiot zarządzający portem zawinięcia ustala, czy wyjątki określone w ust. 3 mają zastosowanie, oraz wydaje certyfikat lub odmawia jego wydania zgodnie z wymogami określonymi w załączniku IV.

6. Od dnia 1 stycznia 2035 r. wyjątków wymienionych w ust. 3 lit. d) i e) nie można stosować do danego statku częściej niż łącznie pięć razy w ciągu jednego roku sprawozdawczego. Zawinięcia do portu nie zalicza się do celów zgodności z niniejszym przepisem, jeżeli przedsiębiorstwo wykaże, że nie mogło w sposób racjonalny przewidzieć, że statku nie będzie można podłączyć z przyczyn, o których mowa w ust. 3 lit. d) i e).

7. Na statku dokumentuje się sytuacje awaryjne skutkujące koniecznością użycia generatorów pokładowych, o których mowa w ust. 3 lit. f), i zgłasza się je podmiotowi zarządzającemu portem.

ROZDZIAŁ III

WSPÓLNE ZASADY I CERTYFIKACJA

Artykuł 6

Wspólne zasady monitorowania i raportowania

1. Zgodnie z art. 7–9 przedsiębiorstwa monitorują i raportują w odniesieniu do każdego ze swoich statków stosowne dane w okresie sprawozdawczym. Przedsiębiorstwa prowadzą monitorowanie i raportowanie w obrębie wszystkich portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu.

2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do zużycia energii na statkach, 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 zbiory danych, z zastrzeżeniem zmian poddanych ocenie przez weryfikatora. Przedsiębiorstwa umożliwiają uzyskanie rozsądnej pewności w kwestii integralności monitorowanych i raportowanych danych.

4. Przedsiębiorstwa gromadzą, zapisują, zestawiają, analizują i dokumentują dane z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji i dane dotyczące działalności, w sposób przejrzysty i dokładny, 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. 7–9 i 14 niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wykorzystuje się informacje i dane zgromadzone do celów rozporządzenia (UE) 2015/757.

Artykuł 7

Plan monitorowania

1. Do dnia 31 sierpnia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorom plan monitorowania w odniesieniu do każdego swojego statku, wskazując w nim metodę wybraną spośród tych określonych w załączniku I na potrzeby monitorowania i raportowania ilości, rodzaju i współczynnika emisji pochodzącej ze zużycia energii na statku oraz inne istotne informacje.

2. W odniesieniu do statków objętych zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 31 sierpnia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają weryfikatorowi plan monitorowania bez zbędnej zwłoki i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

3. Plan monitorowania obejmuje pełną i przejrzystą dokumentację i zawiera co najmniej następujące elementy:

   a) identyfikację i typ statku, łącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym IMO, portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;

   b) nazwę przedsiębiorstwa, a także adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;

   c) opis układów przekształcania energii zainstalowanych na statku oraz związanej z nimi mocy zainstalowanej wyrażonej w megawatach (MW);

   d) opis wskazujący, że statek posiada zainstalowane i certyfikowane urządzenia umożliwiające podłączenie do lądowego źródła energii o określonym napięciu i częstotliwości, w tym urządzenia określone w normach IEC/IEEE 80005-1 (wysokie napięcie) i IEC/IEEE 80005-3 (niskie napięcie), lub że jest wyposażony w zastępcze źródła energii lub technologię bezemisyjną, jak określono w załączniku III;

   e) opis planowanego źródła lub źródeł energii, które mają być wykorzystywane na pokładzie podczas nawigacji i cumowania w celu spełnienia wymogów określonych w art. 4 i 5;

   f) opis procedur monitorowania zużycia paliwa przez statek, a także energii dostarczanej przez zastępcze źródła energii lub technologię bezemisyjną, jak określono w załączniku III;

   g) współczynniki emisji WtW, o których mowa w załączniku II;

   h) opis procedur stosowanych w celu monitorowania kompletności wykazu rejsów;

   i) opis procedur określania danych dotyczących działalności w odniesieniu do każdego rejsu, w tym procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem przybycia oraz czasu spędzonego w miejscu cumowania;

   j) opis procedur, systemów i obowiązków stosowanych do uaktualniania dowolnych danych zawartych w planie monitorowania w okresie sprawozdawczym;

   k) opis metody określania danych zastępczych w celu wyeliminowania niekompletności danych;

l) arkusz ewidencji zmian dla udokumentowania wszystkich szczegółowych informacji dotyczących historii zmian.

4. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach. Komisja ustanawia te szablony w drodze aktów wykonawczych, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Artykuł 8

Zmiany planu monitorowania

1. Przedsiębiorstwa regularnie, a co najmniej raz na rok, sprawdzają, czy plan monitorowania danego statku odzwierciedla charakter i funkcjonowanie statku, a także czy istnieje możliwość udoskonalenia dowolnych zawartych w nim danych.

2. Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:

a) w przypadku zmiany przedsiębiorstwa;

b) w przypadku stosowanych nowych systemów konwersji energii, w tym zastępczych źródeł energii lub technologii bezemisyjnej, jak określono w załączniku III;

c) w przypadku zmiany dostępności danych spowodowanej użyciem nowych typów przyrządów pomiarowych, nowych metod doboru próby lub metod analitycznych bądź innymi okolicznościami, która to zmiana może wpływać na dokładność zgromadzonych danych;

d) w razie stwierdzenia nieprawidłowości danych uzyskanych przy zastosowaniu danej metody monitorowania;

e) w przypadku gdy jakakolwiek część planu monitorowania zostaje uznana za niezgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia, a przedsiębiorstwo jest zobowiązane przez weryfikatora do jej zmiany.

3. Przedsiębiorstwa bez zbędnej zwłoki zgłaszają weryfikatorom wszelkie propozycje zmian w planie monitorowania.

4. Zmiany w planie monitorowania wymienione w ust. 2 lit. b), c) i d) niniejszego artykułu podlegają ocenie przez weryfikatora. W następstwie oceny weryfikator powiadamia zainteresowane przedsiębiorstwo, czy zmiany te są zgodne z art. 6.

Artykuł 9

Certyfikacja biopaliw, biogazu, odnawialnych ciekłych i gazowych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych

1. Jeżeli biopaliwa, biogaz, paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego i pochodzące z recyklingu paliwa węglowe, zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, mają być uwzględnione do celów, o których mowa w art. 4 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, należy stosować następujące zasady:

a) współczynniki emisji gazów cieplarnianych z biopaliw i biogazu zgodne z kryteriami zrównoważonego rozwoju i gazów cieplarnianych określonych w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001 są określane zgodnie z metodyką przedstawioną w tej dyrektywie;

b) współczynniki emisji gazów cieplarnianych z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych zgodne z progami ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określonymi w art. 27 ust. 3 dyrektywy (UE) 2018/2001 są określane zgodnie z metodyką przedstawioną w tej dyrektywie;

c) biopaliwo i biogaz niezgodne z lit. a) lub wytwarzane z roślin spożywczych i pastewnych uznaje się za mające taki sam współczynnik emisji jak najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla tego rodzaju paliwa;

d) paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego i pochodzące z recyklingu paliwa węglowe niezgodne z lit. b) uznaje się za mające taki sam współczynnik emisji jak najmniej korzystna ścieżka paliw kopalnych dla tego rodzaju paliwa.

2. Przedsiębiorstwa zapewniają dokładne i wiarygodne dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych i zrównoważoności cech charakterystycznych biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych, zweryfikowane przez system uznany przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001.

3. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od ustalonych wartości domyślnych na rzecz współczynnika emisji od zbiornika paliwa do kilwatera, o ile faktyczne wartości są potwierdzone za pomocą testów laboratoryjnych lub pomiarów emisji bezpośrednich. Zgodnie z art. 26 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie zasad przeprowadzania analizy laboratoryjnej i pomiarów emisji bezpośrednich.

ROZDZIAŁ IV

WERYFIKACJA I AKREDYTACJA

Artykuł 10

Działania weryfikacyjne

1. Weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami ustanowionymi w art. 6–9. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, zainteresowane przedsiębiorstwo odpowiednio zmienia swój plan monitorowania i przedkłada zmieniony plan do ostatecznej oceny przez weryfikatora przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo uzgadnia z weryfikatorem ramy czasowe niezbędne do wprowadzenia tych zmian. Te ramy czasowe w żadnym razie nie mogą przekraczać początku okresu sprawozdawczego.

2. Zanim weryfikator wykona czynności określone w art. 15 ust. 2 ocenia zgodność zgłoszonych informacji z wymogami określonymi w art. 6–9 oraz w załącznikach I, II i III.

3. W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na nieprawidłowości lub niezgodności z niniejszym rozporządzeniem, weryfikator informuje o tym przedsiębiorstwo w odpowiednim czasie. Przedsiębiorstwo to zmienia wtedy nieprawidłowości lub niezgodności, w sposób umożliwiający terminowe zakończenie procesu weryfikacji.

Artykuł 11

Ogólne obowiązki i zasady dotyczące weryfikatorów

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

2. Weryfikator ocenia rzetelność, wiarygodność i dokładność danych i informacji dotyczących ilości, typu i współczynnika emisji pochodzącej ze zużycia energii na statku, a w szczególności:

   a) przyporządkowanie zużycia paliwa i użycia zastępczych źródeł energii do rejsów;

   b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia;

   c) wybór oraz wykorzystanie współczynników emisji;

   d) użycie zasilania energią elektryczną z lądu lub istnienie wyjątków zatwierdzonych zgodnie z art. 5 ust. 5.

3. Ocena, o której mowa w ust. 2, opiera się na następujących aspektach:

   a) zgłoszone dane są spójne z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika;

   b) zgłoszone dane nie zawierają niespójności, zwłaszcza między całkowitą ilością zakupionego przez każdy statek w ciągu roku paliwa a całkowitą ilością paliwa zużytego w trakcie rejsów;

   c) dane są gromadzone zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami; oraz

   d) odpowiednia ewidencja na statku jest kompletna i spójna.

Artykuł 12

Procedury weryfikacji

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszoną ilość oraz zgłoszony rodzaj i współczynnik emisji pochodzącej 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 odchyleń weryfikator przeprowadza dalsze analizy.

2. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z różnymi etapami obliczeń, dokonując przeglądu wszystkich źródeł danych i metodologii zastosowanych przez przedsiębiorstwo.

3. Weryfikator uwzględnia wszelkie skuteczne metody kontroli ryzyka, stosowane przez zainteresowane przedsiębiorstwo w celu ograniczenia niepewności związanej ze stosowaną konkretną metodą monitorowania.

4. Zainteresowane przedsiębiorstwo udziela weryfikatorowi wszelkich dodatkowych informacji umożliwiających mu realizację procedur weryfikacji. W trakcie procesu weryfikacji weryfikator może prowadzić kontrole w celu ustalenia wiarygodności zgłoszonych danych i informacji.

Artykuł 13

Akredytacja weryfikatorów

1. Weryfikatorzy posiadają akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.

2. Jeżeli w niniejszym rozporządzeniu nie ustanowiono szczegółowych przepisów dotyczących akredytacji weryfikatorów, zastosowanie mają odpowiednie przepisy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

3. Zgodnie z art. 26 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów. Metody określone w tych aktach delegowanych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 10 i 11 oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym.

ROZDZIAŁ V

REJESTROWANIE, WERYFIKACJA I OCENA ZGODNOŚCI ORAZ ZWIĄZANA Z NIĄ SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Artykuł 14

Monitorowanie i rejestrowanie

1. Przyjmując za podstawę plan monitorowania, o którym mowa w art. 7, i w następstwie oceny tego planu przez weryfikatora przedsiębiorstwa rejestrują poniższe informacje w odniesieniu do każdego statku przybywającego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wypływającego z takiego portu oraz dla każdego rejsu do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu:

   a) port wyjścia i port przybycia, łącznie z datą i godziną wyjścia z portu i przybycia do portu oraz czasem postoju w porcie;

   b) w odniesieniu do każdego statku, do którego ma zastosowanie wymóg przewidziany w art. 5 ust. 1, połączenie z zasilaniem energią elektryczną z lądu oraz wykorzystanie takiego zasilania lub istnienie jakichkolwiek wyjątków wymienionych w art. 5 ust. 3;

   c) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas postoju w porcie i na morzu;

   d) współczynniki emisji WtW w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa zużytego w czasie cumowania i na morzu, w podziale na emisje WtT, TtW i emisję niezorganizowaną, obejmujące wszystkie odnośne gazy cieplarniane;

   e) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego podczas postoju w porcie i na morzu.

2. Przedsiębiorstwa rejestrują informacje i dane wymienione w ust. 1 w ujęciu rocznym i w przejrzysty sposób, tak aby umożliwić weryfikację zgodności z niniejszym rozporządzeniem przez weryfikatora.

3. Do dnia 30 marca każdego roku przedsiębiorstwa przekazują weryfikatorowi informacje, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 15

Weryfikacja i obliczenia

1. W następstwie weryfikacji przewidzianej w art. 10–12 weryfikator dokonuje oceny jakości, kompletności i dokładności informacji przekazanych przez przedsiębiorstwo zgodnie z art. 14 ust. 3.

2. Na podstawie informacji zweryfikowanych zgodnie z ust. 1 weryfikator:

   a) oblicza, wykorzystując metodę określoną w załączniku I, średnioroczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na danym statku;

   b) oblicza, wykorzystując wzór określony w załączniku V, saldo zgodności statku;

   c) oblicza liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu w poprzednim okresie sprawozdawczym, uwzględniając czas cumowania w odniesieniu do każdego niezgodnego z przepisami zawinięcia do portu;

   d) oblicza wysokość kar, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2.

3. Weryfikator przekazuje przedsiębiorstwu informacje, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 16

Baza danych dotyczących zgodności i sprawozdawczość

1. Komisja opracowuje elektroniczną bazę danych dotyczących zgodności służącą do monitorowania przestrzegania art. 4 i 5, zapewnia jej funkcjonowanie i ją aktualizuje. Bazę danych dotyczących zgodności wykorzystuje się do rejestrowania salda zgodności statków i stosowania mechanizmów dotyczących elastyczności określonych w art. 17 i 18. Dostęp do bazy danych posiadają przedsiębiorstwa, weryfikatorzy, właściwe organy i Komisja.

2. Komisja określa za pomocą aktów wykonawczych zasady dotyczące praw dostępu oraz specyfikacje funkcjonalne i techniczne bazy danych dotyczących zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

3. W terminie do 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwo rejestruje w bazie danych dotyczących zgodności, w odniesieniu do każdego swojego statku, informacje, o których mowa w art. 15 ust. 2, zgodne z ustaleniami weryfikatora, wraz z informacjami umożliwiającymi identyfikację statku, przedsiębiorstwa, jak również tożsamość weryfikatora, który przeprowadził ocenę.

Artykuł 17

Bankowanie lub pożyczanie nadwyżki zgodności między okresami sprawozdawczymi

1. Jeżeli statek wykazuje w danym okresie sprawozdawczym nadwyżkę zgodności, przedsiębiorstwo może ją zachować w saldzie zgodności statku na potrzeby następnego okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo zapisuje bankowanie nadwyżki zgodności na poczet kolejnego okresu sprawozdawczego w bazie danych dotyczących zgodności, z zastrzeżeniem zatwierdzenia tego działania przez weryfikatora zgodności. Po wydaniu świadectwa zgodności FuelEU przedsiębiorstwo nie może już bankować nadwyżki zgodności.

2. Jeżeli statek wykazuje deficyt zgodności za dany okres sprawozdawczy, przedsiębiorstwo może pożyczyć zaliczkową nadwyżkę zgodności w odpowiadającej wielkości z kolejnego okresu sprawozdawczego. Zaliczkową nadwyżkę zgodności dodaje się do salda statku w okresie sprawozdawczym i odejmuje się od salda tego samego statku w kolejnym okresie sprawozdawczym. Wielkość do odjęcia w kolejnym okresie sprawozdawczym jest równa zaliczkowej nadwyżce zgodności pomnożonej przez 1,1. 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 dotyczących zgodności zaliczkową nadwyżkę zgodności, po jej zatwierdzeniu przez weryfikatora, do dnia 30 kwietnia roku następującego po okresie sprawozdawczym.

Artykuł 18

Pulowanie sald zgodności

1. Salda zgodności co najmniej dwóch statków weryfikowanych przez tego samego weryfikatora można łączyć w pule do celów spełnienia wymogów art. 4. Saldo zgodności statku nie może być włączone do większej liczby pul niż jedna w tym samym okresie sprawozdawczym.

2. Do dnia 30 marca roku następującego po okresie sprawozdawczym przedsiębiorstwo powiadamia weryfikatora o zamiarze włączenia salda zgodności statku do puli obejmującej bezpośrednio poprzedzający okres sprawozdawczy. W przypadku gdy statki uczestniczące w puli kontrolowane są przez co najmniej dwa przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa te przekazują weryfikatorowi wspólne powiadomienie.

3. Weryfikator rejestruje pulę w bazie danych dotyczących zgodności do dnia 30 kwietnia roku następującego po okresie sprawozdawczym. Po tej dacie skład puli nie ulega zmianie.

4. W przypadku sald zgodności połączonych w pule zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu oraz do celów art. 15 ust. 2 lit. b) przedsiębiorstwo może postanowić, w jaki sposób przydzielić poszczególnym statkom całkowite saldo zgodności w ramach danej puli pod warunkiem przestrzegania całkowitego salda zgodności w puli. W przypadku gdy statki uczestniczące w puli kontrolowane są przez co najmniej dwa przedsiębiorstwa, całkowite saldo zgodności w ramach puli przydzielane jest według metody określonej we wspólnym powiadomieniu.

5. Jeżeli ze średniego salda zgodności w ramach puli wynika nadwyżka zgodności w przypadku określonego statku, stosuje się art. 17 ust. 1.

6. Art. 17 ust. 2 nie ma zastosowania do statku uczestniczącego w puli .

7. Po wydaniu świadectwa zgodności FuelEU przedsiębiorstwo nie może już włączać salda zgodności statku do puli.

Artykuł 19

Świadectwo zgodności FuelEU

1. Do dnia 30 czerwca roku następującego po okresie sprawozdawczym weryfikator wydaje świadectwo zgodności FuelEU dla danego statku, o ile statek nie wykazuje deficytu zgodności, po ewentualnym zastosowaniu art. 17 i 18, oraz nie dokonał niezgodnych z przepisami zawinięć do portu.

2. Świadectwo 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 świadectwa, termin jego ważności oraz okres sprawozdawczy, którego dotyczy.

3. Świadectwo zgodności FuelEU zachowuje ważność przez 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego.

4. Weryfikator niezwłocznie informuje Komisję i państwo bandery o wystawieniu świadectwa zgodności FuelEU.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory świadectwa zgodności FuelEU, w tym wzory elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 27 ust. 2.

Artykuł 20

Kary

1. Jeżeli w dniu 1 maja roku następującego po okresie sprawozdawczym statek wykazuje deficyt zgodności, przedsiębiorstwo płaci karę. Weryfikator oblicza kwotę kary na podstawie wzoru określonego w załączniku V.

2. Przedsiębiorstwo uiszcza karę za każde niezgodne z przepisami zawinięcie do portu. Weryfikator oblicza wysokość kary mnożąc kwotę 250 EUR przez liczbę megawatów zainstalowanych na statku oraz przez pełną liczbę godzin spędzonych w miejscu postoju.

3. Niezależnie od przepisów art. 19 ust. 1 weryfikator wystawia świadectwo zgodności FuelEU, gdy zapłacone zostaną kary, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Działania, o których mowa w niniejszym artykule, a także dowód dokonania płatności finansowych zgodnie z art. 21, odnotowuje się w świadectwie zgodności FuelEU.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu zmiany załącznika V, aby dostosować wzór, o którym mowa w ust. 1

niniejszego artykułu, oraz zmienić kwotę stałej kary określoną w ust. 2 niniejszego artykułu, uwzględniając zmiany kosztu energii.

Artykuł 21

Przydział kar na potrzeby promowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim

1. Kary, o których mowa w art. 20 ust. 1 i ust. 2, przydziela się na potrzeby wspierania wspólnych projektów mających na celu szybkie wdrożenie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim. Projekty finansowane za pomocą środków zebranych z kar stymulują produkcję większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwiają budowę odpowiednich obiektów do bunkrowania lub podłączeń do portów elektrycznych w portach i wspierają rozwój, testowanie i wdrażanie we flocie najbardziej innowacyjnych europejskich technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji.
2. Dochody pochodzące z kar, o których mowa w ust. 1 należy przekazać na fundusz innowacyjny, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE. Dochody te stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel, zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, i są wykorzystywane zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do fundusz innowacyjnego.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 dotyczących trybów płatności kar, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2, w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 22

Obowiązek posiadania ważnego świadectwa zgodności FuelEU na pokładzie statku

1. Statki zawijające do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego posiadają na pokładzie ważne świadectwo zgodności FuelEU.
2. Świadectwo zgodności FuelEU wystawione dla zainteresowanego statku zgodnie z art. 19 stanowi dowód zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 23

Egzekwowanie

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie przekazują te przepisy Komisji w terminie do dnia [dd/mm/20xx] oraz bez zbędnej zwłoki zgłaszają Komisji wszelkie późniejsze zmiany.
2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie podlegającym jego jurysdykcji przeprowadzana zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowała sprawdzenie, czy na pokładzie statku znajduje się ważne świadectwo zgodności FuelEU.
3. W przypadku statków, które nie przedstawiły ważnego świadectwa zgodności FuelEU przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ

państwa członkowskiego portu zawinięcia może, po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości przekazania uwag, wydać nakaz wydalenia. Właściwy organ państwa członkowskiego zgłasza nakaz wydalenia Komisji, pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery. Każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, odmawia statkowi objętemu nakazem wydalenia wejścia do wszelkich swoich portów dopóki przedsiębiorstwo nie wywiązało się ze swoich obowiązków. Gdy statek pływa pod banderą państwa członkowskiego, zainteresowane państwo członkowskie, po umożliwieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu zgłoszenia uwag, zarządza zatrzymanie bandery do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo z jego obowiązków.

4. Wywiązanie się z tych obowiązków potwierdza się przedstawieniem ważnego świadectwa 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.

Artykuł 24

Prawo do przeglądu

1. Przedsiębiorstwa mają prawo złożyć wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń i pomiarów przekazanych im przez weryfikatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym przeglądu odmowy wystawienia świadectwa zgodności FuelEU zgodnie z art. 19 ust. 1.

2. Wniosek o dokonanie przeglądu należy złożyć do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym weryfikator jest akredytowany, w ciągu jednego miesiąca od powiadomienia o wyniku obliczenia lub pomiaru dokonanego przez weryfikatora. Decyzja właściwego organu podlega kontroli sądowej.

3. Decyzje podjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia przez podmiot zarządzający portem podlegają kontroli sądowej.

Artykuł 25

Właściwe organy

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

ROZDZIAŁ VI

UPRAWNIENIA DELEGOWANE I WYKONAWCZE ORAZ PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 7, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 7, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 27

Procedura komitetowa

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na podstawie rozporządzenia (WE) 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady[29]. 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. W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu.

[29] 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).

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 28

Sprawozdanie i przegląd

1. Do dnia 1 stycznia 2030 r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wyniku oceny działania niniejszego rozporządzenia oraz zmian w zakresie technologii i rynku paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz ich wpływu na sektor morski w Unii. Komisja rozważy wprowadzenie możliwych zmian do:

   a) wartości dopuszczalnej, o której mowa w art. 4 ust. 2;

   b) rodzajów statków, do których stosuje się art. 5 ust. 1;

   c) wyjątków wymienionych w art. 5 ust. 3.

Artykuł 29

Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE

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

Artykuł 30

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*