

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/957**z dnia 10 maja 2023 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Porozumienie paryskie ⁽⁴⁾, przyjęte w dniu 12 grudnia 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) (zwane dalej „porozumieniem paryskim”), weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Strony porozumienia paryskiego uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury globalnej do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego. To zobowiązanie zostało wzmocnione poprzez przyjęcie na mocy UNFCCC paktu klimatycznego z Glasgow w dniu 13 listopada 2021 r., w którym Konferencja Stron UNFCCC, służąca jako spotkanie Stron porozumienia paryskiego, uznała, że ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C pozwoliłoby zmniejszyć skutki zmiany klimatu o wiele bardziej niż ograniczenie do 2 °C, i postanowiła kontynuować działania na rzecz ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C.
- (2) Pilna potrzeba utrzymania celu porozumienia paryskiego dotyczącego ograniczenia wzrostu temperatury poniżej 1,5 °C zyskała na znaczeniu w związku z ustaleniami Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu zawartymi w szóstym raporcie oceniającym, że można ograniczyć globalne ocieplenie do 1,5 °C, tylko jeżeli w ciągu tego dziesięciolecia zostaną natychmiast zapewnione zdecydowane i trwałe redukcje globalnych emisji gazów cieplarnianych.
- (3) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (zwanego dalej „Europejskim Zielonym Ładem”).
- (4) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r., a ponadto określono w nim nową strategię na rzecz wzrostu mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego Unii oraz ochrona zdrowia

⁽¹⁾ Dz.U. C 152 z 6.4.2022, s. 175.

⁽²⁾ Dz.U. C 301 z 5.8.2022, s. 116.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 kwietnia 2023 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 25 kwietnia 2023 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Transformacja ta w różny sposób dotyka pracowników z różnych sektorów. Jednocześnie transformacja ta obejmuje aspekty równości płci oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane i słabsze, do których należą m.in. osoby starsze, osoby z niepełnosprawnością, osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych, a także osoby i gospodarstwa domowe o niskich i niższych średnich dochodach. Stwarza ona również większe wyzwania dla niektórych regionów, w szczególności borykających się z trudnościami strukturalnymi i peryferyjnych, oraz dla wysp. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

- (5) Niezbędność i wartość realizacji Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej oczywiste w świetle bardzo dotkliwych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia, warunków życia i pracy oraz dobrobytu obywateli Unii. Skutki te pokazały, że nasze społeczeństwo i nasza gospodarka muszą zwiększyć swoją odporność na wstrząsy zewnętrzne i wcześniej podejmować działania, aby zapobiegać skutkom wstrząsów zewnętrznych lub je łagodzić w sposób sprawiedliwy i dzięki któremu nikt, w tym osoby zagrożone ubóstwem energetycznym, nie zostaje pominięty. Obywatele Unii nadal wyrażają silne przekonanie, że dotyczy to w szczególności zmiany klimatu.
- (6) Unia zobowiązała się do ograniczenia do 2030 r. emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.
- (7) Przyjmując rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 ⁽⁵⁾ Unia utrwaliła w prawodawstwie cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej w całej gospodarce najpóźniej do 2050 r. oraz cel polegający na osiągnięciu następnie ujemnych emisji. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii w zakresie ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii o co najmniej 55 % do roku 2030 w porównaniu z poziomami z 1990 r. oraz przewidziano, że Komisja ma dążyć do dostosowania wszystkich przyszłych projektów środków lub wniosków ustawodawczych, w tym wniosków budżetowych, do celów tego rozporządzenia i w każdym przypadku braku dostosowania podawać uzasadnienie takiego braku dostosowania w ramach towarzyszącej tym wnioskowi oceny skutków.
- (8) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji ustanowionego w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki. Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾ zostaje zatem zmieniona, by włączyć do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) sektor transportu morskiego w celu zapewnienia, aby sektor ten w odpowiednim stopniu przyczyniał się do osiągnięcia bardziej ambitnych celów Unii w zakresie klimatu, a także celów porozumienia paryskiego. Konieczna jest zatem również zmiana rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 ⁽⁷⁾, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS.
- (9) Ponadto, aby uwzględnić zwiększone ambicje Unii w zakresie klimatu, a także cele porozumienia paryskiego, należy zmienić zakres stosowania rozporządzenia (UE) 2015/757. Solidny system monitorowania, raportowania i weryfikacji to warunek wstępny stosowania jakiegokolwiek środka rynkowego, normy efektywności energetycznej czy innego odpowiedniego środka, zarówno na poziomie Unii, jak i w wymiarze ogólnosięciowym. Mimo, iż zdecydowana większość emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego to emisje dwutlenku węgla (CO₂), emisje metanu (CH₄) i podtlenku azotu (N₂O) stanowią istotną część tych emisji. Włączenie emisji CH₄ i N₂O do rozporządzenia (UE) 2015/757, z mocą od 2024 r., byłoby korzystne dla integralności środowiskowej oraz stanowiłoby zachętę do dobrych praktyk. Drobnicowce o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, odpowiadają za znaczną część emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich drobnicowców. Aby zwiększyć efektywność środowiskową systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji, zapewnić

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁽⁶⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽⁷⁾ 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).

równe warunki działania i zmniejszyć ryzyko obchodzenia przepisów, od 2025 r. do rozporządzenia (UE) 2015/757 należy włączyć drobnicowce o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek. Statki typu offshore odpowiadają za istotną część emisji gazów cieplarnianych. W związku z tym od 2025 r. rozporządzenie to powinno mieć również zastosowanie do statków typu offshore o pojemności brutto wynoszącej 400 jednostek i więcej. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja powinna ocenić, czy w rozporządzeniu (UE) 2015/757 należy uwzględnić dodatkowe rodzaje statków o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek.

- (10) Należy zmienić rozporządzenie (UE) 2015/757, aby zobowiązać przedsiębiorstwa do raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, przedkładania takich danych odpowiedzialnemu organowi administrującemu oraz przedkładania do zatwierdzenia przez ten organ swoich zweryfikowanych planów monitorowania. Podczas przeprowadzania weryfikacji na poziomie przedsiębiorstwa weryfikator nie powinien weryfikować raportów emisji na poziomie statku lub raportów na poziomie statku, które mają zostać przedłożone w przypadku zmiany przedsiębiorstwa, ponieważ te raporty na poziomie statku będą już zweryfikowane. W celu zapewnienia spójności w administrowaniu i egzekwowaniu przepisów podmiot odpowiedzialny za zgodność z rozporządzeniem (UE) 2015/757 powinien być tożsamy z podmiotem odpowiedzialnym za zgodność z dyrektywą 2003/87/WE.
- (11) Aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie EU ETS na szczeblu administracyjnym oraz uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore, objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) 2015/757, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do metod i zasad monitorowania oraz zasad raportowania dotyczących emisji objętych rozporządzeniem (UE) 2015/757, a także wszelkich innych istotnych informacji określonych w tym rozporządzeniu, przepisów dotyczących zatwierdzania planów monitorowania i ich zmian przez odpowiedzialne organy administrujące, zasad monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz zasad dotyczących weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdań z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁸⁾. 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.
- (12) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie zasad dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji koniecznych, aby rozszerzyć zakres EU ETS na działalność w zakresie transportu morskiego, oraz zapewnienie monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiar i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania 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 konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2015/757,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757

W rozporządzeniu (UE) 2015/757 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE”;

⁽⁸⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- 2) w całym rozporządzeniu, z wyjątkiem art. 2, art. 5 ust. 2 i art. 21 ust. 5 oraz załączników I i II, określenie „CO₂” zastępuje się określeniem „gaz cieplarniany” i wprowadza się konieczne zmiany gramatyczne;
- 3) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji gazów cieplarnianych oraz innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, przebywających w tych portach lub wypływających z tych portów, w celu przyczyniania się do redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego w sposób efektywny pod względem kosztów.”;

- 4) art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności brutto 5 000 jednostek i większej w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych uwalnianych przez te statki w trakcie rejsów tych statków służących do transportu osób lub towarów do celów komercyjnych z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w portach zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

1a. Od dnia 1 stycznia 2025 r. niniejsze rozporządzenie stosuje się również do drobnicowców o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów służących do transportu ładunku do celów komercyjnych z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w portach zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, a także do statków morskich o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portów zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

1b. Od 1 stycznia 2025 r. niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków typu offshore o pojemności brutto 5 000 jednostek i większej w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portów zawinięcia podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

1c. Niniejsze rozporządzenie obejmuje następujące gazy cieplarniane:

- a) dwutlenek węgla (CO₂);
- b) w odniesieniu do emisji metanu (CH₄) uwalnianych od 2024 r.; oraz
- c) w odniesieniu do emisji podtlenku azotu (N₂O) uwalnianych od 2024 r.

W przypadku gdy niniejsze rozporządzenie odnosi się do zagregowanej całości emisji gazów cieplarnianych lub zagregowanej całości emitowanych gazów cieplarnianych, rozumie się to jako odniesienie do zagregowanej całości emisji każdego gazu oddzielnie.”;

- 5) w artykule 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a)–d) otrzymują brzmienie:

„a) »emisje gazów cieplarnianych« oznaczają uwalnianie przez statki gazów cieplarnianych objętych niniejszym rozporządzeniem zgodnie z art. 2 ust. 1c akapit pierwszy;

b) »port zawinięcia« oznacza port zawinięcia zdefiniowany w art. 3 lit. z) dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*);

- c) »rejs« oznacza każde przemieszczenie się statku, które rozpoczyna się lub kończy w porcie zawinięcia;
- d) »przedsiębiorstwo« oznacza przedsiębiorstwo żeglugowe zdefiniowane w art. 3 lit. w) dyrektywy 2003/87/WE;

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

b) lit. m) otrzymuje brzmienie:

„m) »okres sprawozdawczy« oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku; w odniesieniu do rejsów rozpoczynających się i kończących w dwóch różnych latach odnośne dane są zaliczane na poczet danego roku;”;

c) dodaje się litery w brzmieniu:

„p) »odpowiedzialny organ administrujący« oznacza organ administrujący w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego, o którym mowa w art. 3gf dyrektywy 2003/87/WE;

q) »zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa« oznaczają sumę emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE w związku z działalnością w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy, która to suma ma być raportowana przez przedsiębiorstwo na mocy tej dyrektywy, w odniesieniu do wszystkich statków, za które przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym.”;

6) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. Przedsiębiorstwa raportują zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa w odniesieniu do statków, za które były one odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym, zgodnie z art. 11a.”;

7) art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany załączników I i II do niniejszego rozporządzenia, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia i zmiany dyrektywy 2003/87/WE, a także aby dostosować te załączniki do aktów wykonawczych przyjętych na podstawie art. 14 ust. 1 tej dyrektywy, odpowiednich przepisów międzynarodowych oraz norm międzynarodowych i europejskich. Komisja jest również uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany załączników I i II do niniejszego rozporządzenia, aby doprecyzować elementy określonych w nich metod monitorowania w świetle postępu naukowo-technicznego oraz aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) ustanowionego na mocy dyrektywy 2003/87/WE.

Do dnia 1 października 2023 r. Komisja przyjmie akty delegowane, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, o czym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Metody monitorowania emisji CH₄ i N₂O muszą opierać się na tych samych zasadach, co metody monitorowania emisji CO₂ określone w załączniku I niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem wszelkich dostosowań odzwierciedlających właściwości odnośnych gazów cieplarnianych. Metody określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia oraz przepisy określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia dostosowuje się, w stosownych przypadkach, do metod i przepisów w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, zmieniającym dyrektywę 2009/16/WE.”;

8) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) nazwę przedsiębiorstwa oraz adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów oraz niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO dla przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela;”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przedsiębiorstwa korzystają ze standardowych planów monitorowania opartych na szablonach i składają te plany przy użyciu zautomatyzowanych systemów i formatów wymiany danych. Szablony te, w tym przepisy techniczne dotyczące ich jednolitego stosowania oraz przepisy techniczne dotyczące ich automatycznego przedkładania, ustanawiane są przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„6. Do dnia 1 kwietnia 2024 r., dla każdego należącego do nich statku objętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, przedsiębiorstwa przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu plan monitorowania, który został oceniony przez weryfikatora jako zgodny z niniejszym rozporządzeniem przeprowadzanej i który odzwierciedla włączenie emisji CH₄ i N₂O do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

7. Niezależnie od ust. 6, w odniesieniu do statków objętych zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2024 r. przedsiębiorstwa przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu plan monitorowania zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia, bez zbędnej zwłoki i nie później niż trzy miesiące po pierwszym zawinięciu każdego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

8. Do 6 czerwca 2025 r. odpowiedzialne organy administrujące zatwierdzają plany monitorowania złożone przez przedsiębiorstwa zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu trzeciego niniejszego ustępu. W odniesieniu do statków objętych zakresem dyrektywy 2003/87/WE po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2024 r. odpowiedzialny organ administrujący zatwierdza złożony plan monitorowania w terminie czterech miesięcy od pierwszego zawinięcia danego statku do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego zgodnie z przepisami aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję na mocy przepisów akapitu trzeciego niniejszego ustępu.

Do dnia 1 października 2023 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu zmiany art. 6–10 w odniesieniu do zawartych w tych artykułach zasad odnoszących się do planów monitorowania, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania przez odpowiedzialne organy administrujące.”;

9) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zmiany w planie monitorowania na mocy ust. 2 lit. b), c) i d) niniejszego artykułu podlegają ocenie przez weryfikatora zgodnie z art. 13 ust. 1. W następstwie oceny weryfikator powiadamia przedsiębiorstwo, czy zmiany te są zgodne z wymogami. Przedsiębiorstwo przekazuje zmieniony plan monitorowania odpowiedzialnemu organowi administrującemu po otrzymaniu powiadomienia od weryfikatora potwierdzającego zgodność planu monitorowania z wymogami.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5. Odpowiedzialny organ administrujący zatwierdza zmiany w planie monitorowania na mocy ust. 2 lit. a)–d) zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi przez Komisję na mocy przepisów akapitu drugiego niniejszego ustępu.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące zatwierdzania zmian w planach monitorowania przez odpowiedzialne organy administrujące.”;

10) w art. 10 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„k) zagregowana całość emisji gazów cieplarnianych, które są objęte zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy i które należy raportować na mocy tej dyrektywy; wraz z informacjami niezbędnymi, by uzasadnić zastosowanie wszelkich stosownych odstępstw od art. 12 ust. 3 tej dyrektywy przewidzianych w art. 12 ust. 3-e do 3-b tej dyrektywy.”;

11) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Od 2025 r. do dnia 31 marca każdego roku przedsiębiorstwa, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność, przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu, organom odnośnych państw bandery (w odniesieniu do statków pływających pod banderą państwa członkowskiego) i Komisji raport emisji z całego okresu sprawozdawczego za poprzedni rok, który to raport został uznany za satysfakcjonujący przez weryfikatora zgodnie z art. 13. Odpowiedzialny organ administrujący może zobowiązać przedsiębiorstwa do przekazania ich raportów emisji w terminie przypadającym przed 31 marca, ale nie wcześniej niż 28 lutego.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa poprzednie przedsiębiorstwo, możliwie jak najbliżej dnia zakończenia zmiany i nie później niż trzy miesiące po tej dacie, przedkłada odpowiedzialnemu organowi administrującemu, organom odnośnych państw bandery (w odniesieniu do statków pływających pod banderą państwa członkowskiego), nowemu przedsiębiorstwu i Komisji zweryfikowane sprawozdanie zawierające te same elementy co raport emisji, o którym mowa w ust. 1, ale ograniczone do okresu, w którym przedsiębiorstwo to ponosiło odpowiedzialność za prowadzenie działalności.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Do dnia 1 października 2023 r. Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu zmiany art. 11, 11a i 12 dotyczących zasad raportowania, aby uwzględnić włączenie emisji CH₄ i N₂O, a także włączenie emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Raportowanie i przekazywanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa

1. Przedsiębiorstwa opracowują zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa w okresie sprawozdawczym na podstawie danych zawartych w raporcie emisji oraz w raporcie, o którym mowa w art. 11 ust. 2, w odniesieniu do każdego statku, za który były one odpowiedzialne w okresie sprawozdawczym, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu.

2. Od 2025 r. przedsiębiorstwa przedkładają odpowiedzialnemu organowi administrującemu do dnia 31 marca każdego roku zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa obejmujące emisje w okresie sprawozdawczym za poprzedni rok podlegające raportowaniu zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w związku z transportem morskim, zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjmowanych na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu, które to dane zostały zweryfikowane zgodnie z rozdziałem III niniejszego rozporządzenia.

3. Odpowiedzialny organ administrujący może zobowiązać przedsiębiorstwa do przedłożenia zweryfikowanych zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, o których mowa w ust. 2, w terminie przypadającym przed dniem 31 marca, ale nie wcześniej niż dnia 28 lutego.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące monitorowania i raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu.”;

13) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Format raportu emisji i raportowanie zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Raport emisji i zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa przedkłada się przy użyciu zautomatyzowanych systemów i formatów wymiany danych, w tym szablonów elektronicznych.”;

14) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Weryfikator ocenia zgodność raportu emisji i raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, z wymogami ustanowionymi w art. 8–12 oraz w załącznikach I i II.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„5. Weryfikator ocenia zgodność zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa z wymogami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 6.

W przypadku gdy weryfikator stwierdzi z wystarczającą pewnością, że zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa nie zawierają istotnych nieprawidłowości, wydaje sprawozdanie z weryfikacji stwierdzające, że zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa zostały uznane za satysfakcjonujące zgodnie z przepisami ustanowionymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 6.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, w tym metod i procedury weryfikacji, oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji.”;

15) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) obliczenia prowadzące do określenia całkowitego poziomu emisji gazów cieplarnianych i łącznych zagregowanych emisji gazów cieplarnianych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE w związku z działalnością w zakresie transportu morskiego zgodnie z załącznikiem I do tej dyrektywy, które to obliczenia należy zgłaszać na mocy tej dyrektywy.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Weryfikując zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa, weryfikator ocenia kompletność i spójność zgłoszonych danych z informacjami przekazanymi przez przedsiębiorstwo, w tym z jego zweryfikowanymi raportami emisji oraz z raportami, o których mowa w art. 11 ust. 2.”;

16) w art. 15 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6. W odniesieniu do weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, weryfikator i przedsiębiorstwo muszą przestrzegać przepisów w zakresie weryfikacji ustanowionych w aktach delegowanych przyjętych na podstawie art. 13 ust. 6. Weryfikator nie weryfikuje raportu emisji ani raportu, o którym mowa w art. 11 ust. 2, w odniesieniu do każdego statku, za który przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne.”;

17) art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Weryfikatorzy, którzy oceniają plany monitorowania, raporty emisji, raporty, o których mowa w art. 11 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, i zagregowane dane dotyczące emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydają sprawozdania z weryfikacji, o których mowa w art. 13 ust. 3 i 5 niniejszego rozporządzenia, i dokumenty zgodności, o których mowa w art. 17 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, muszą posiadać akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.”;

18) w art. 20 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku statku, który nie spełnia obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, oraz w przypadku gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu przybycia może – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – wydać nakaz wydalenia, który jest przekazywany Komisji, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), pozostałym państwom członkowskim oraz zainteresowanemu państwu bandery. W następstwie wydania takiego nakazu wydalenia każde państwo członkowskie z wyjątkiem państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek, odmawia przyjmowania danego statku w swoich portach do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze swoich obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania zgodnie z art. 11 i 18. Jeżeli taki statek pływa pod banderą państwa członkowskiego i wpływa do jednego z portów tego państwa lub znajduje się w nim, dane państwo członkowskie – po zapewnieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zgłoszenia uwag – zatrzymuje statek do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo ze spoczywających na nim obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania.

Jeżeli statek, o którym mowa w akapicie pierwszym, znajduje się w jednym z portów państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa, dane państwo członkowskie może, po umożliwieniu zainteresowanemu przedsiębiorstwu przedstawienia uwag, wydać nakaz zatrzymania bandery do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo z jego zobowiązań w zakresie monitorowania i raportowania. Informuje ono o tym Komisję, EMSA i pozostałe państwa członkowskie.

Spełnienie tych obowiązków monitorowania i raportowania potwierdza się przedstawiając ważny dokument zgodności właściwemu organowi krajowemu, który wydał nakaz wydalenia. Niniejszy ustęp nie narusza międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie.”;

b) w ust. 5 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Możliwość odstępstwa na mocy akapitu pierwszego nie ma zastosowania do państwa członkowskiego, którego organem jest odpowiedzialny organ administrujący.”;

19) w art. 21 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, przedsiębiorstwo, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Co dwa lata Komisja ocenia ogólny wpływ sektora transportu morskiego na klimat na świecie, w tym poprzez emisje gazów cieplarnianych innych niż CO₂ lub ich wpływ oraz cząsteczki o współczynniku globalnego ocieplenia nieobjętych niniejszym rozporządzeniem.”;

20) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 22a

Przegląd

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokonuje przeglądu niniejszego rozporządzenia, w szczególności uwzględniając dalsze doświadczenie zdobyte podczas jego wdrażania, zwłaszcza w celu włączenia statków o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w celu ewentualnego późniejszego objęcia tych statków zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE lub zaproponowania innych środków mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z takich statków. W odpowiednim przypadku, przeglądowi takiemu towarzyszy wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

21) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 lipca 2015 r.

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 11a ust. 4 i art. 13 ust. 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 5 czerwca 2023 r.

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem odpowiedniego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 11a ust. 4, art. 13 ust. 6, art. 15 ust. 5 i art. 16 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 już obowiązujących aktów delegowanych.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 11a ust. 4, art. 13 ust. 6, art. 15 ust. 5 lub art. 16 ust. 3 wchodzi w życie, jedynie jeśli ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli 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.

Jednakże ostatnie zdanie akapitu pierwszego niniejszego ustępu nie ma zastosowania do aktów delegowanych przyjętych do dnia 1 października 2023 r. na podstawie art. 5 ust. 2 akapit drugi, art. 6 ust. 8 akapit drugi ani art. 11 ust. 4.”.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 5 czerwca 2023 r. Jednak art. 1 pkt 5) lit. a) i pkt 5) lit. b) niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do art. 3 lit. b), d) i m) rozporządzenia (UE) 2015/757 stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 10 maja 2023 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca
R. METSOLA

W imieniu Rady
Przewodnicząca
J. ROSWALL