



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.7.2026 r.
COM(2026) 409 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wzajemnego oddziaływania między przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime i rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim oraz ewentualnego powielania się tych przepisów

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wzajemnego oddziaływania między przepisami rozporządzenia FuelEU Maritime i rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim oraz ewentualnego powielania się tych przepisów

I. Wprowadzenie

UE przyjęła różne akty ustawodawcze, które stymulują dekarbonizację sektora morskiego. Akty te mają sprawić, aby statki zawijające do portów UE w większym stopniu korzystały z niskoemisyjnych i zrównoważonych paliw oraz technologii. W niniejszym sprawozdaniu skoncentrowano się przede wszystkim na dwóch z tych aktów:

- 1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805¹ z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE („rozporządzenie FuelEU Maritime”) weszło w życie 12 października 2023 r. i jest w pełni stosowane od 1 stycznia 2025 r. Wymaga ono stopniowego zmniejszania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na dużych statkach i nakazuje korzystanie w wybranych portach europejskich, poczynając od 2030 r., z zasilania energią elektryczną z lądu.
- 2) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757² z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE („rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji”) zobowiązuje duże statki zawijające do portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) do monitorowania i corocznego raportowania zweryfikowanych emisji gazów cieplarnianych i innych danych dotyczących efektywności energetycznej. Rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zostało zmienione w 2023 r. w następstwie rozszerzenia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na emisje z transportu morskiego (ETS)³.

Art. 30 ust. 1 rozporządzenia FuelEU Maritime zobowiązuje Komisję Europejską do przedstawienia Parlamentowi i Radzie sprawozdania analizującego „wzajemne oddziaływanie” między przepisami tego rozporządzenia i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz „ewentualne powielanie się tych przepisów”.

W związku z tym Komisja przeprowadziła pierwszą analizę porównawczą rozporządzenia FuelEU Maritime i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz powiązanych aktów delegowanych i wykonawczych. Uwzględniła również pierwsze doświadczenia zdobyte podczas faktycznego wdrażania tych aktów.

Ze względu na fakt, że rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanawia ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji danych w odniesieniu do morskich elementów dyrektywy EU ETS⁴, niniejsze sprawozdanie w stosownych przypadkach obejmuje też elementy tej dyrektywy.

EU ETS rozszerzono na sektor morski w styczniu 2024 r.. Od tego czasu przedsiębiorstwa żeglugowe są zobowiązane do zakupu i umorzenia uprawnień do emisji w ramach EU ETS za każdą tonę zgłoszonych emisji CO₂ (lub ekwiwalentu CO₂) objętych zakresem systemu EU ETS.

W trakcie opracowywania rozporządzenia FuelEU Maritime i przeglądu rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w 2023 r. oraz podczas negocjacji z Parlamentem i Radą dłożono starań, aby w miarę możliwości dostosować oba akty i stworzyć ramy umożliwiające podmiotom objętym regulacją, weryfikatorom i organom administrującym państw członkowskich sprawne przestrzeganie przepisów.

Oba rozporządzenia są powiązane, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime wszelkie dane zgłaszane do celów rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji powinny być wykorzystywane, w razie potrzeby, do weryfikacji zgodności z rozporządzeniem FuelEU Maritime w celu ograniczenia obciążeń administracyjnych nakładanych na przedsiębiorstwa, weryfikatorów i właściwe organy.

Oba rozporządzenia dotyczą jednak odrębnych aspektów monitorowania, raportowania i weryfikacji, ponieważ przygotowanie wniosków Komisji dotyczących rozporządzenia FuelEU Maritime, przegląd rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz włączenie sektora morskiego do EU ETS, a także odpowiednie negocjacje z Parlamentem i Radą, przebiegały oddzielnie, choć częściowo pokrywały się w czasie.

W związku z tym zasadne jest dalsze zbadanie tych aktów i poddanie ich analizie w celu:

- zidentyfikowania różnic i rozbieżności między głównymi przepisami rozporządzeń,
- oceny wyzwań wynikających z obowiązku jednoczesnego przestrzegania obu rozporządzeń oraz
- przedstawienia możliwych sposobów dalszego ich dostosowania i poprawy ich spójności.

Ustalenia mają na celu poinformowanie o możliwościach usprawnienia wymogów administracyjnych zgodnie z zobowiązaniami dotyczącymi ogólnego uproszczenia administracyjnego określonymi w Kompasie konkurencyjności dla UE.

Zakres stosowania rozporządzeń

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

³ 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, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 105, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

⁴ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE, Dz.U. L 275 z 25.10.2003, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

Progi wielkości

Jeżeli chodzi o wielkość statków objętych zakresem analizowanych rozporządzeń, rozporządzenie FuelEU Maritime ma zastosowanie do statków o pojemności brutto przekraczającej 5 000 GT, które służą do przewozu pasażerów lub ładunku w celach komercyjnych. Podobnie rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim stanowi, że ma ono zastosowanie do statków o pojemności brutto 5 000 jednostek i większej oraz, od dnia 1 stycznia 2025 r., do drobnicowców o pojemności brutto poniżej 5 000 jednostek, ale nie mniejszej niż 400 jednostek, a także do statków typu offshore o pojemności brutto 400 jednostek i większej, które należą do jednej z kategorii wymienionych w załączniku I do wspomnianego rozporządzenia⁵.

Zakres geograficzny

Raportowanie na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji obejmuje zużycie paliwa i emisje gazów cieplarnianych w odniesieniu do wszystkich rejsów międzynarodowych wewnątrzunijnych i pozaunijnych (rejsów między portami unijnymi i pozaunijnymi) oraz w odniesieniu do działań statku w portach UE. Taki sam zakres raportowania określono w rozporządzeniu FuelEU Maritime, ale aby rzetelnie odzwierciedlić udział emisji UE, należy uwzględnić jedynie połowę (50 %) zużycia paliwa/energii wykorzystywanych w rejsach międzynarodowych poza UE. Tę samą zasadę stosuje się na podstawie dyrektywy EU ETS.

Zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime rejsy między UE a regionami najbardziej oddalonymi dowolnego państwa członkowskiego UE traktuje się w taki sam sposób jak rejsy międzynarodowe do/z państw nienależących do EOG (w związku z czym uwzględnia się 50 % zużycia paliwa/energii). Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji takie rejsy traktuje się natomiast jako rejsy wewnątrzunijne (w związku z czym zakresem objętych jest 100 % emisji). Zgodnie z dyrektywą EU ETS do grudnia 2030 r. przedsiębiorstwa żeglugowe nie są jednak zobowiązane do uiszczania opłat za emisje pochodzące z rejsów między portem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym państwa członkowskiego a portem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, w tym z rejsów między portami w regionie najbardziej oddalonym oraz z rejsów między portami w regionach najbardziej oddalonych tego samego państwa członkowskiego [zob. sekcja dotycząca zwolnień poniżej].

Emisje objęte rozporządzeniami

Jeżeli chodzi o rozliczanie emisji z paliw, dyrektywa EU ETS i rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji obejmują emisje gazów cieplarnianych z rury wydechowej, zwane również emisjami niższego szczebla lub emisjami od zbiornika paliwa do kilwatera. Wynika to z faktu, że emisje wyższego szczebla (zwane też emisjami od źródła energii do zbiornika paliwa) związane z produkcją paliw są już ujęte w innych sektorach objętych systemem handlu uprawnieniami do emisji, a wliczanie ich do uprawnień dla sektora żeglugi mogłoby prowadzić do ewentualnego podwójnego wydawania, obrotu i roszczeń. Rozporządzenie FuelEU Maritime obejmuje zarówno emisje od źródła energii do zbiornika paliwa, jak i emisje od zbiornika paliwa do kilwatera, aby zapewnić uwzględnienie pełnych wyników w zakresie emisji z różnych źródeł energii.

W odniesieniu do przetwarzania surowców odnawialnych w paliwa, w tym odpowiedniego systemu certyfikacji, rozporządzenie FuelEU Maritime, rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz dyrektywa EU ETS opierają się na kryteriach zrównoważonego rozwoju, w tym minimalnych progach emisji gazów cieplarnianych określonych w dyrektywie w sprawie energii odnawialnej⁶. W rozporządzeniu FuelEU Maritime dodatkowo ograniczono kwalifikującą się pulę paliw przez wyłączenie surowców z roślin spożywczych i pastewnych. Zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime paliwa produkowane z tych surowców traktuje się jako paliwa kopalne.

Źródła energii

Pobór przez statki niektórych źródeł energii innych niż paliwo – takich jak energia elektryczna z lądu i energia wiatrowa, których nie można monitorować podczas rejsów, ale które przyczyniają się do zużycia energii przez statek, a tym samym do realizacji jego celów w zakresie dekarbonizacji – jest objęty rozporządzeniem FuelEU Maritime, lecz nie rozporządzeniem w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. W przypadku energii elektrycznej z lądu i energii wiatrowej wymagane jest zatem dodatkowe monitorowanie lub obliczenie na potrzeby rozporządzenia FuelEU Maritime.

Zwolnienia

Jeżeli chodzi o zakres, istnieją różnice między zwolnieniami dozwolonymi na mocy rozporządzenia FuelEU Maritime oraz na mocy dyrektywy EU ETS.

Zarówno rozporządzenie FuelEU Maritime, jak i dyrektywa EU ETS zezwalają państwom członkowskim na stosowanie zwolnienia do rejsów statków pasażerskich na wyspy, na których na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób. Istnieją jednak różnice. W przypadku ETS zwolnienia mogą mieć zastosowanie do rejsów między podlegającym jurysdykcji wnioskującego państwa członkowskiego portem na wyspie, która nie ma połączenia drogowego ani kolejowego z kontynentem oraz na której na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób, a portem podlegającym jurysdykcji tego samego państwa członkowskiego. W przypadku rozporządzenia FuelEU Maritime zwolnienia mogą mieć zastosowanie do rejsów odbywanych przez statki pasażerskie inne niż wycieczkowe statki pasażerskie między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji tego samego państwa członkowskiego znajdującym się na wyspie, na której na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób. Zwolnienia te mają również zastosowanie do działań w porcie prowadzonych przez przedmiotowe statki w związku z rejsami objętymi zwolnieniem.

Zarówno na mocy rozporządzenia FuelEU Maritime, jak i na mocy dyrektywy EU ETS państwa członkowskie mogą zwolnić statki pasażerskie oraz statki ro-pax w przypadku dyrektywy EU ETS, wykonujące rejsy międzynarodowe w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej lub umów o świadczenie usług publicznych w odniesieniu do niektórych rejsów.

⁵ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2024/3214 z dnia 16 października 2024 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w odniesieniu do przepisów dotyczących monitorowania emisji gazów cieplarnianych ze statków typu offshore oraz współczynnika zero dla zrównoważonych paliw

Dz.U. L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>.

Państwa członkowskie mogą także zwolnić z obowiązku stosowania rozporządzenia FuelEU Maritime statki pasażerskie świadczące usługi transportu morskiego w ramach obowiązków świadczenia usług publicznych lub umów o świadczenie usług publicznych na trasach między ich portami kontynentalnymi a portami znajdującymi się na wyspie lub w miastach Ceuta i Melilla. Dyrektywa EU ETS nie przewiduje takich zwolnień.

Ponadto zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime państwa członkowskie mogą stosować zwolnienia w odniesieniu do rejsów odbywanych między portami w regionach najbardziej oddalonych. Na podstawie dyrektywy EU ETS do końca 2030 r. obowiązuje automatyczne (tj. bez konieczności zgłaszania) tymczasowe odstępstwo w odniesieniu do rejsów między portem znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym państwa członkowskiego a portem znajdującym się w tym samym państwie członkowskim, w tym między portami znajdującymi się w tym samym regionie najbardziej oddalonym i w innym regionie najbardziej oddalonym tego samego państwa członkowskiego.

W odniesieniu do wszystkich wyżej wymienionych zwolnień w rozporządzeniu FuelEU Maritime i dyrektywie EU ETS zastosowano różne daty końcowe. Pierwszy z tych aktów przewiduje zwolnienia, które mogą obowiązywać do 31 grudnia 2029 r., natomiast drugi dopuszcza ich stosowanie do 31 grudnia 2030 r.

Przepisy dotyczące klasy lodowej i żeglugi w warunkach lodowych

Rozporządzenie FuelEU Maritime, rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz dyrektywa EU ETS zawierają przepisy dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi w warunkach lodowych, choć w różnych formatach. W celu ograniczenia dodatkowych kosztów ponoszonych przez statki klasy lodowej, rozporządzenie FuelEU Maritime umożliwia przedsiębiorstwom ubieganie się o wyłączenie z obliczeń salda zgodności dodatkowej energii zużytej ze względu na klasę lodową statku oraz energii zużytej ze względu na żeglugę w warunkach lodowych. Zgodnie z dyrektywą EU ETS przedsiębiorstwa żeglugowe mogą do 31 grudnia 2030 r. umorzyć o 5 % mniej uprawnień niż całkowite zweryfikowane emisje uwolnione ze statków klasy lodowej.

Sąsiadujące porty przeładunku kontenerów

Aby zmniejszyć ryzyko omijania portów zawinięć i przenoszenia działalności przeładunkowej, zarówno w rozporządzeniu FuelEU Maritime, jak i w dyrektywie EU ETS zobowiązano Komisję do określenia i aktualizacji wykazu „sąsiadujących portów przeładunkowych kontenerów”. Postoje w tych portach są wyłączone z definicji „portu zawinięcia” do celów monitorowania, raportowania i weryfikacji. Kryteria identyfikacji tych portów w rozporządzeniu FuelEU Maritime i dyrektywie EU ETS są identyczne. Terminy aktualizacji wykazów nie są jednak dostosowane. W związku z tym różnice w danych mogą prowadzić do różnic w stosowanych wykazach.

Wnioski:

- Większość różnic w zakresie rozporządzeń jest uzasadniona wyborami dokonanymi przez Parlament i Radę. Wszelkie dostosowania zakresu, takie jak typ statku, powinny stać się przedmiotem dalszej analizy w świetle korzyści płynących z większej spójności między zasadami opisanymi powyżej.
- Można zbadać możliwość zwiększenia konwergencji w odniesieniu do kwalifikowalności, określania emisji i intensywności emisji gazów cieplarnianych z paliw stosowanych na statkach zgodnie z zasadami opisanymi powyżej.
- Aby ułatwić wdrożenie, można rozważyć dalsze dostosowanie przepisów dotyczących zwolnień mających zastosowanie na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime i dyrektywy EU ETS. Należy jednak wziąć pod uwagę, że różnice te są wynikiem określonych wyborów dokonanych przez współprawodawców.
- Harmonogramy przeglądu wykazu sąsiadujących portów przeładunkowych kontenerów mogłyby zostać zharmonizowane w celu uproszczenia wdrażania.

II. Podmioty odpowiedzialne

W rozporządzeniu FuelEU Maritime, dyrektywie EU ETS i rozporządzeniu w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zdefiniowano organy odpowiedzialne za wdrożenie tych aktów. Definicje te są podobne, lecz nie identyczne, co może prowadzić do sytuacji, w której przedsiębiorstwo żeglugowe postanowi wyznaczyć inny podmiot odpowiedzialny za rozporządzenie EU ETS i rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji niż w przypadku rozporządzenia FuelEU Maritime.

Podmiotem odpowiedzialnym na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime zawsze musi być przedsiębiorstwo objęte ISM, podmiot prawny zarządzający statkiem zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczeństwem (ISM). W zależności od ustaleń umownych i operacyjnych przedsiębiorstwem objętym ISM powinien być albo właściciel statku, albo dowolna organizacja lub osoba inna niż właściciel statku, która zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone kodeksem ISM. W przypadku gdy właściciel statku jest odpowiedzialny za zgodność swojego statku z kodeksem ISM, właściciel statku jest zarówno przedsiębiorstwem objętym ISM, jak i podmiotem odpowiedzialnym za zgodność z rozporządzeniem FuelEU Maritime. W przypadku gdy właściciel statku przekazał obowiązki w zakresie przestrzegania kodeksu ISM dowolnej innej organizacji lub osobie (która zgodziła się przejąć takie obowiązki), taka organizacja lub osoba staje się przedsiębiorstwem objętym ISM, jak również podmiotem odpowiedzialnym za zgodność z rozporządzeniem FuelEU Maritime.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji ten sam podmiot musi być odpowiedzialny zarówno na podstawie dyrektywy EU ETS, jak i na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Zgodnie z dyrektywą EU ETS i rozporządzeniem w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji podmiotem odpowiedzialnym za zgodność w odniesieniu do emisji z danego statku może być właściciel statku (tj. zarejestrowany właściciel) lub przedsiębiorstwo objęte ISM. Jeżeli przedsiębiorstwo objęte ISM jest odrębne od właściciela statku, zarejestrowany właściciel i przedsiębiorstwo objęte ISM muszą uzgodnić w drodze umowy, który podmiot przejmie odpowiedzialność za przestrzeganie obowiązków wynikających z dyrektywy EU ETS i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. W przypadku braku wyraźnej decyzji zarejestrowanego właściciela i przedsiębiorstwa objętego ISM za odpowiedzialnego za wypełnienie obowiązków określonych w dyrektywie EU ETS i rozporządzeniu w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji uznany zostanie zarejestrowany właściciel.

Odpowiedzialne organy

„Państwo administrujące” w odniesieniu do przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów FuelEU w rozumieniu rozporządzenia FuelEU Maritime ustala się z zastosowaniem tych samych zasad, które stosuje się do ustalenia „organu administrującego odpowiedzialnego” za stosowanie dyrektywy EU ETS w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego. Biorąc jednak pod uwagę możliwość, że w niektórych sytuacjach przedsiębiorstwo odpowiedzialne za statek może być inne na potrzeby rozporządzenia FuelEU Maritime z jednej strony oraz rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji i dyrektywy EU ETS z drugiej strony (zob. powyżej), możliwe jest, że tym samym statkiem administrują dwa różne państwa członkowskie, jedno w odniesieniu do rozporządzenia FuelEU Maritime, a drugie w odniesieniu do dyrektywy w sprawie EU ETS i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

W ramach jednego państwa członkowskiego mogą zostać wyznaczone różne organy odpowiedzialne za administrowanie rozporządzeniem FuelEU Maritime z jednej strony oraz rozporządzeniem w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji i dyrektywą EU ETS z drugiej strony, ale to do państwa członkowskiego należy decyzja, czy najlepszym rozwiązaniem byłoby powierzenie tej funkcji temu samemu organowi.

Wnioski

- Należy przeprowadzić dalszą analizę podmiotów odpowiedzialnych na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime, dyrektywy EU ETS i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu ustalenia, czy dostosowana interpretacja i definicja podmiotu objętego regulacją przyniosłyby dalsze uproszczenie i dla kogo byłoby ono korzystne. W tym kontekście należy wziąć pod uwagę, że dyrektywa EU ETS dotyczy zgodności na poziomie przedsiębiorstwa, a rozporządzenie FuelEU Maritime przewiduje obowiązki w odniesieniu do statków.

III. Monitorowanie, rejestrowanie i raportowanie

Plan monitorowania

Zarówno na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime, jak i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji przedsiębiorstwa muszą przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania dla każdego swojego statku i wskazać informacje niezbędne do spełnienia wymogów sprawozdawczych. Ze względu na różne wymagania operatorzy muszą przedłożyć dwa odrębne plany monitorowania, jeden na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, a drugi – na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime. Oba plany mają podobną strukturę i mogą zostać opracowane w systemie informatycznym THETIS MRV. Po przedłożeniu dwa plany monitorowania są realizowane w ramach niezależnych procesów przepływu pracy.

W praktyce THETIS MRV działa jako punkt kompleksowej obsługi dla przedsiębiorstw żeglugowych i umożliwia uzupełniające przekazywanie danych do celów zarówno rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji/dyrektywy EU ETS, jak i rozporządzenia FuelEU Maritime. Wszystkie dane monitorowane i rejestrowane na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji będą wykorzystywane do obliczeń na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime, z zastrzeżeniem potwierdzenia przez weryfikatora FuelEU, jeżeli nie jest to weryfikator monitorowania, raportowania i weryfikacji. Te same dane z monitorowania, raportowania i weryfikacji można również wykorzystać do agregowania danych istotnych dla sprawozdań na poziomie przedsiębiorstw na podstawie dyrektywy EU ETS.

Raportowanie w odniesieniu do poszczególnych rejsów

Na podstawie zarówno rozporządzenia FuelEU Maritime, jak i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji dane są co do zasady monitorowane w odniesieniu do każdego rejsu. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji nie ma jednak obowiązku raportowania w odniesieniu do każdego rejsu, co oznacza, że przedsiębiorstwa mogą zgłaszać wymagane dane w ujęciu rocznym w formie zagregowanej. W praktyce jednak system THETIS MRV umożliwia rejestrowanie i raportowanie danych w odniesieniu do każdego rejsu jako rozwiązanie dobrowolne na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Odstępstwa od monitorowania w odniesieniu do poszczególnych rejsów

Na zasadzie odstępstwa rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji umożliwia przedsiębiorstwom monitorowanie zużycia paliwa i emisji gazów cieplarnianych dla niektórych statków tylko w ujęciu rocznym. Odstępstwo ma zastosowanie do statków, które wykonują wyłącznie rejsy wewnętrzne i odbywają ponad 300 rejsów rocznie. Rozporządzenie FuelEU Maritime nie przewiduje takich odstępstw.

Przydzielenie zużycia paliwa/energii według zakresu geograficznego

Rozporządzenie FuelEU Maritime umożliwia bezpłatne przydzielenie/bezpłatną redystrybucję paliwa wykorzystanego w całym okresie sprawozdawczym na wewnętrzną lub pozaunijną część przebytej odległości, niezależnie od tego, czy paliwo/energia zostały faktycznie wykorzystane podczas tego konkretnego rejsu. Rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz dyrektywa EU ETS wymagają raportowania odpowiedniego rodzaju paliwa w odniesieniu do konkretnego rodzaju rejsu, podczas którego paliwo zostało zużyte. Ma to wpływ na przydzielenie paliw o najniższej intensywności emisji gazów cieplarnianych (i o współczynniku zero w przypadku dyrektywy EU ETS).

Wnioski:

- Rozwiązania informatyczne stosowane w systemie THETIS MRV zmniejszają obciążenie związane z przedłożeniem dwóch odrębnych planów monitorowania. Można jednak przeanalizować wykonalność połączenia tych dwóch planów monitorowania, a także rozważyć, czy takie posunięcie mogłoby jeszcze bardziej uprościć sprawozdawczość.
- Istnieją różnice pod względem wymogów sprawozdawczych dotyczących energii zużywanej w portach i podczas rejsów. Ponadto w przeciwieństwie do rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji rozporządzenie FuelEU Maritime nie przewiduje odstępstw umożliwiających niektórym statkom coroczne monitorowanie zużycia paliwa i emisji zamiast monitorowania każdego rejsu. Można by zbadać możliwość dalszego dostosowania tych elementów.

IV. Weryfikacja

System weryfikacji mający zastosowanie na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime opiera się w dużej mierze na systemie ustanowionym przez rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, ale istnieją pewne różnice, które przeanalizowano poniżej.

Ogólne obowiązki i zasady dotyczące weryfikatorów i procedur weryfikacji

Obowiązki i zasady dotyczące weryfikatorów i procedur weryfikacji, określone w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, są w dużej mierze dostosowane⁷. Jedną z różnic polega na tym, że w przeciwieństwie do rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime w przypadku zmiany weryfikatora plany monitorowania muszą zostać ponownie ocenione przez nowego weryfikatora.

Akredytacja

Specyfikacje dotyczące zasad akredytacji weryfikatorów na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz rozporządzenia FuelEU Maritime określono w aktach delegowanych⁸. Przepisy tych aktów są identyczne lub w dużej mierze podobne.

Wnioski

- Zasady weryfikacji i akredytacji weryfikatorów określono zarówno w rozporządzeniu FuelEU Maritime, jak i w rozporządzeniu w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, a także doprecyzowano je w odrębnych aktach delegowanych i wykonawczych. Różnice w przepisach są minimalne i wynikają głównie z różnych procedur i ról weryfikatorów przewidzianych w poszczególnych aktach.

V. Egzekwowanie przepisów

Nakaz wydalenia/zatrzymanie

Zarówno na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime, jak i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, jeżeli statek nie wywiązuje się z obowiązków przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, państwa członkowskie mogą wydać nakaz wydalenia. Państwo bandery nie może jednak odmówić wejścia do portu statkom pływającym pod jego banderą.

Obowiązek posiadania ważnego dokumentu zgodności

Zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime statki, które w okresie sprawozdawczym nie odbywały żadnych rejsów objętych jego zakresem, są nadal zobowiązane do posiadania na pokładzie w okresie weryfikacji ważnego dokumentu zgodności (dokumentu właściwego dla danego statku, wydanego przedsiębiorstwu przez weryfikatora, potwierdzającego, że statek ten w określonym okresie sprawozdawczym spełniał wymogi rozporządzenia FuelEU Maritime). W rozporządzeniu w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanowiono obowiązek posiadania na pokładzie ważnego dokumentu zgodności wyłącznie przez statki, które w okresie sprawozdawczym odbywały rejsy objęte zakresem stosowania tego rozporządzenia. W przypadku statków nieaktywnych (tj. nieprowadzących działalności objętej zakresem rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji) rozporządzenie to nie zakazuje składania zweryfikowanego raportu na temat wielkości emisji z zerowymi emisjami w celu uzyskania ważnego dokumentu zgodności.

Obowiązek państwa bandery

Rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji stanowi, że każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie środki niezbędne do zapewnienia zgodności statków pływających pod jego banderą z wymogami dotyczącymi monitorowania i raportowania. Natomiast zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime państwa członkowskie nie są zobowiązane do przeprowadzania kontroli statków pływających pod ich banderą.

Wystawianie dokumentu zgodności FuelEU

Zgodnie z rozporządzeniem FuelEU Maritime i rozporządzeniem w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji za wystawienie dokumentu zgodności odpowiedzialny jest co do zasady weryfikator. Jednak na podstawie rozporządzenia FuelEU, jeśli nałożona jest kara FuelEU, dokument powinien wystawić właściwy organ państwa administrującego. Ponadto na podstawie rozporządzenia FuelEU właściwy organ może wycofać wcześniej wydane dokumenty zgodności w przypadku wykrycia nieprawidłowości lub niezgodności w zgłoszonych danych, czego nie przewiduje rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Kontrole

Zarówno rozporządzenie FuelEU Maritime, jak i rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zawierają wymóg, aby organy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu uwzględniały w swoich kontrolach (przeprowadzanych zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE) sprawdzenie dokumentu zgodności⁹.

Sankcje

⁷ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2027 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie działań weryfikacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, Dz.U. L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj) i rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2917 z dnia 20 października 2023 r. w sprawie działań weryfikacyjnych, akredytacji weryfikatorów i zatwierdzania planów monitorowania przez organy administrujące zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego i uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/2072, Dz.U. L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj.

⁸ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2025/192 z dnia 9 września 2024 r. w sprawie procedur akredytacji weryfikatorów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE, Dz.U. L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj oraz rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2917, o którym mowa powyżej.

⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>.

Zarówno na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime, jak i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji państwa członkowskie muszą ustanowić odrębny zbiór przepisów dotyczących sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń rozporządzeń.

Wnioski

- Przepisy dotyczące egzekwowania zarówno rozporządzenia FuelEU Maritime, jak i rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji koncentrują się na statku i zawierają wiele identycznych lub podobnych wymogów, ale istnieją między nimi różnice. Można by rozważyć ustanowienie wspólnego systemu egzekwowania przepisów w celu usprawnienia niektórych działań i zmniejszenia obciążenia organów państw członkowskich.

VI. Harmonogram wypełniania obowiązków w zakresie zgodności

Porównanie obowiązków w zakresie zgodności określonych w rozporządzeniu w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz w rozporządzeniu FuelEU Maritime wskazuje, że oba rozporządzenia są spójne pod względem harmonogramu.

Jeżeli w przyszłości zostanie podjęta decyzja o opracowaniu jednego kompleksowego planu monitorowania w odniesieniu do obu rozporządzeń, harmonogram musiałby zostać w niektórych punktach dostosowany. Na przykład, obecnie statki, które zawijają do portu państwa członkowskiego po raz pierwszy po dniu 31 sierpnia 2024 r., muszą przedłożyć plan monitorowania nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu statku do portu państwa członkowskiego na podstawie rozporządzenia FuelEU Maritime, ale nie później niż trzy miesiące po pierwszym zawinięciu statku do portu państwa członkowskiego na podstawie rozporządzenia monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Sprawozdanie FuelEU należy przedłożyć weryfikatorowi do 31 stycznia w okresie weryfikacji, a weryfikator jest zobowiązany do zarejestrowania zweryfikowanego sprawozdania FuelEU w bazie danych FuelEU do 31 marca w okresie weryfikacji. Rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji stanowi natomiast, że w zależności od przepisów właściwego organu administrującego zweryfikowany raport na temat wielkości emisji należy przedłożyć właściwym organom w okresie od 28 lutego do 31 marca w okresie weryfikacji. Decyzja o dokładnej dacie przedłożenia sprawozdania w tym terminie należy do każdego organu administrującego.

Wnioski

- Harmonogramy i procedury, których należy przestrzegać w celu spełnienia wymogów obu rozporządzeń, mają podobną strukturę, ale istnieją różnice w terminach i formułowaniu obowiązków. Można rozważyć dalsze dostosowanie procesu monitorowania i sprawozdawczości.

VII. Wnioski ogólne

Z porównania wynika, że chociaż rozporządzenie FuelEU Maritime, rozporządzenie w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz dyrektywa EU ETS są już odpowiednio dostosowane pod wieloma względami, istnieje możliwość zmniejszenia istniejących rozbieżności w toku planowanych zmian aktów w celu uproszczenia wdrażania i zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla operatorów, weryfikatorów i państw członkowskich.

Największe korzyści przyniosłoby ustanowienie jednolitego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji, który służyłby celom zarówno rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime, jak i dyrektywy EU ETS oraz zapewniłby przedsiębiorstwom możliwość wykorzystania danych gromadzonych, weryfikowanych i raportowanych na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, aby zapewnić zgodność z dyrektywą EU ETS i rozporządzeniem FuelEU Maritime.

Taki system oparty na rozporządzeniu w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji powinien (i) obejmować wszystkie wymogi w zakresie monitorowania wynikające z dyrektywy EU ETS i rozporządzenia FuelEU Maritime, (ii) minimalizować rozbieżności i niedostosowanie wymogów, (iii) dostosować i ewentualnie połączyć dokumenty sprawozdawcze w jeden jednolity wzór (tj. plany monitorowania, raporty emisji), (iv) ustanowić jednolite ramy weryfikacji i akredytacji oraz (v) dostosować pojęcie podmiotu objętego regulacją na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, rozporządzenia FuelEU Maritime i dyrektywy EU ETS.

Wykraczając poza system monitorowania, raportowania i weryfikacji, w przyszłości można by również rozważyć dalszą konwergencję rozporządzenia FuelEU Maritime i dyrektywy EU ETS w innych obszarach, takich jak wyłączenia geograficzne, rodzaje statków, zakres energii i emisji, żegluga w warunkach załadowania oraz środki egzekwowania przepisów. Osiągnięcie większej spójności tych przepisów byłoby jednak trudniejsze niż dostosowanie systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji; ponadto istnieją uzasadnione podstawy do utrzymania istniejących różnic, które wynikają z konkretnych wyborów współprawodawców.

Wszystkie zmiany wyżej wymienionych kwestii powinny być skoordynowane, należy też uwzględnić ich wpływ na wszystkie trzy akty prawne. Jednocześnie w toku wprowadzania ewentualnych zmian należy zbadać wykonalność oraz skutki gospodarcze, środowiskowe i społeczne dalszej konwergencji, mając na uwadze cel, jakim jest zachowanie integralności środowiskowej i skuteczności działań Unii w dziedzinie klimatu, w tym jej prawnie wiążących zobowiązań.