



2024/2027

29.7.2024

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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⁽¹⁾, w szczególności jego art. 13 ust. 5 i art. 22 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy ustanowić solidny i przejrzysty system monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805 w celu monitorowania przestrzegania jego przepisów. System ten należy stosować w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do wszystkich statków i wymagać weryfikacji przez stronę trzecią w celu zapewnienia dokładności danych przekazywanych w ramach tego systemu.
- (2) Aby zapewnić bezstronność i skuteczność, weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008⁽²⁾. Weryfikatorzy powinni dysponować zasobami, środkami i personelem współmiernymi do wielkości floty, w odniesieniu do której przeprowadzają działania weryfikacyjne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Weryfikacja powinna zapewnić: (i) dokładność i kompletność monitoringu i raportowania przedsiębiorstw; oraz (ii) przestrzeganie niniejszego rozporządzenia.
- (3) Należy zapewnić spójność między niniejszym rozporządzeniem a rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/2917⁽³⁾ w celu usprawnienia działań weryfikacyjnych.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki,

⁽¹⁾ 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 (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>.

⁽³⁾ 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).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się przepisy dotyczące następujących działań i wymogów weryfikacyjnych:

- a) oceny zgodności planów monitorowania;
- b) dokumentów, które mają być przekazywane weryfikatorom przez przedsiębiorstwa;
- c) weryfikacji sprawozdań FuelEU;
- d) analiz ryzyka, w tym kontroli, przeprowadzanych przez weryfikatorów;
- e) poziomu istotności;
- f) wystarczającej pewności co do weryfikatorów;
- g) zniekształcenia i niezgodności;
- h) treści sprawozdania z weryfikacji;
- i) zaleceń dotyczących usprawnień;
- j) wizyt w obiekcie;
- k) komunikacji i oraz kompetencji weryfikatorów;
- l) wymogów w zakresie kompetencji i procedur.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „akredytacja” oznacza dokonane przez krajową jednostkę akredytującą poświadczenie stwierdzające, że weryfikator spełnia wymogi norm zharmonizowanych, w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia (WE) nr 765/2008, oraz wymogi niniejszego rozporządzenia i w związku z tym jest uprawniony do prowadzenia działań weryfikacyjnych określonych w art. 4–25 niniejszego rozporządzenia;
- 2) „niezgodność” oznacza jedno z następujących:
 - a) do celów oceny planu monitorowania – sytuację, w której plan nie spełnia wymogów rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - b) do celów weryfikacji sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU – jeden z następujących przypadków:
 - (i) zużycie paliwa lub inne istotne informacje nie są zgłaszane zgodnie z metodyką monitorowania określoną w planie monitorowania, który akredytowany weryfikator ocenił jako satysfakcjonujący;
 - (ii) zgłoszone dane nie spełniają wymogów rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - c) do celów akredytacji – wszelkie działania lub zaniechania weryfikatora sprzeczne z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/1805 lub rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
- 3) „wystarczająca pewność” oznacza wysoki, ale nie bezwzględny stopień pewności – przedstawiony w sprawozdaniu z weryfikacji w oparciu o cel polegający na zmniejszeniu ryzyka weryfikacyjnego zgodnie z okolicznościami weryfikacji i wyrażony pozytywnie w oświadczeniu dotyczącym weryfikacji – co do tego, czy sprawozdanie FuelEU lub częściowe sprawozdanie FuelEU podlegające weryfikacji nie zawiera istotnych zniekształceń;

- 4) „poziom istotności” oznacza próg ilościowy lub wartość progową określoną w art. 18, powyżej której zniekształcenia, indywidualnie lub w połączeniu z innymi zniekształceniami, są uważane przez weryfikatora za istotne;
- 5) „ryzyko nieodłączne” oznacza podatność parametru w sprawozdaniu FuelEU i częściowym sprawozdaniu FuelEU na wystąpienie zniekształceń, które mogą być istotne, indywidualnie lub w połączeniu z innymi zniekształceniami, przed uwzględnieniem wpływu wszelkich powiązanych działań kontrolnych;
- 6) „ryzyko zawodności systemów kontroli wewnętrznej” oznacza podatność parametru w sprawozdaniu FuelEU i częściowym sprawozdaniu FuelEU na wystąpienie zniekształceń, która może być istotna, indywidualnie lub w połączeniu z innymi zniekształceniami, i której nie zapobiegnie ani której nie wykryje i nie skoryguje w odpowiednim terminie system kontroli;
- 7) „ryzyko niewykrycia” oznacza ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia przez weryfikatora;
- 8) „ryzyko weryfikacyjne” oznacza ryzyko – będące funkcją ryzyka nieodłącznego, ryzyka zawodności systemów kontroli wewnętrznej i ryzyka niewykrycia – że weryfikator przedstawi niewłaściwe wnioski z weryfikacji, w przypadku gdy sprawozdanie FuelEU i częściowe sprawozdanie FuelEU nie są wolne od istotnych zniekształceń;
- 9) „zniekształcenie” oznacza pominięcie lub podanie w raporcie wprowadzających w błąd bądź błędnych danych, oprócz niepewności dopuszczalnej na mocy art. 13 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- 10) „istotne zniekształcenie” oznacza zniekształcenie, które, zdaniem weryfikatora, indywidualnie lub w połączeniu z innymi zniekształceniami, przekracza poziom istotności lub może mieć wpływ na ogólną wielkość zgłoszonych emisji lub na inne istotne informacje;
- 11) „obiekt” oznacza – do celów oceny planu monitorowania lub weryfikacji sprawozdania FuelEU lub częściowego sprawozdania FuelEU – miejsce, w którym definiuje się proces monitorowania i zarządza nim, w tym miejsca, w których przechowywane i kontrolowane są odnośne dane i informacje;
- 12) „wewnętrzna dokumentacja weryfikacji” oznacza całość wewnętrznej dokumentacji sporządzonej przez weryfikatora w celu zarejestrowania środków dowodowych oraz uzasadnienia działań prowadzonych w celu oceny planu monitorowania lub weryfikacji sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 13) „audytor FuelEU w transporcie morskim” oznacza indywidualnego członka zespołu weryfikacyjnego, który jest odpowiedzialny za ocenę planu monitorowania lub weryfikację sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU, innego niż audytor wiodący FuelEU w transporcie morskim;
- 14) „audytor wiodący FuelEU w transporcie morskim” oznacza audytora FuelEU w transporcie morskim, który jest odpowiedzialny za kierowanie zespołem weryfikacyjnym i nadzór nad nim i który odpowiada za przeprowadzenie oceny planu monitorowania i za składanie sprawozdań z oceny lub za przeprowadzenie weryfikacji sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU oraz za składanie sprawozdań z weryfikacji;
- 15) „osoba dokonująca niezależnego przeglądu” oznacza osobę wyznaczoną przez weryfikatora specjalnie w celu przeprowadzenia działań w zakresie przeglądu wewnętrznego, która przynależy do tej samej jednostki, ale nie prowadziła żadnych działań weryfikacyjnych podlegających przeglądowi;
- 16) „ekspert techniczny” oznacza osobę dysponującą szczegółową wiedzą teoretyczną i fachową w danej dziedzinie, potrzebną do prowadzenia działań weryfikacyjnych i działań akredytacyjnych do celów art. 30–38;
- 17) „weryfikacja” oznacza czynności prowadzone przez weryfikatora w celu wydania dokumentu zgodności FuelEU zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805;
- 18) „sprawozdanie FuelEU” oznacza sprawozdanie, o którym mowa w art. 15 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- 19) „częściowe sprawozdanie FuelEU” oznacza sprawozdanie FuelEU sporządzone w przypadku transferu statku pomiędzy przedsiębiorstwami, o którym mowa w art. 15 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- 20) „procedury analityczne” oznaczają analizę fluktuacji i tendencji w zakresie danych, w tym analizę powiązań, które są niespójne z innymi odnośnymi informacjami lub odbiegają od przewidywanej wartości;
- 21) „system kontroli” oznacza ocenę ryzyka i cały zestaw działań kontrolnych, w tym ciągłe zarządzanie nimi, ustanowione, udokumentowane, wdrożone i utrzymywane przez przedsiębiorstwo w celu zgłaszania danych wymaganych na mocy rozporządzenia (UE) 2023/1805;

- 22) „działanie kontrolne” oznacza dowolną czynność wykonywaną lub dowolny środek wprowadzany przez przedsiębiorstwo w celu zminimalizowania ryzyka nieodłącznego.

Artykuł 3

Domniemanie zgodności

W przypadku gdy weryfikator wykaże, że spełnia kryteria określone w odpowiednich normach zharmonizowanych lub w ich częściach, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, przyjmuje się, że spełnia on wymogi niniejszego rozporządzenia w zakresie, w jakim właściwe zharmonizowane normy obejmują takie wymogi.

ROZDZIAŁ II

DZIAŁANIA WERYFIKACYJNE

SEKCJA 1

Ocena planów monitorowania

Artykuł 4

Informacje przekazywane przez przedsiębiorstwa

1. Przedsiębiorstwa przedstawiają weryfikatorowi plan monitorowania statku zgodnie z szablonem określonym w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2024/2031 ⁽⁴⁾. W przypadku gdy plan monitorowania został sporządzony w języku innym niż angielski, zapewniają tłumaczenie na język angielski.
2. Przedsiębiorstwa uzupełniają system kontroli i procedurę dotyczącą luk w danych w celu uwzględnienia dodatkowych danych, które mają być monitorowane i zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.
3. Przed rozpoczęciem oceny planu monitorowania przedsiębiorstwo dostarcza weryfikatorowi co najmniej następujące informacje:
 - a) odpowiednią dokumentację lub opisy instalacji statku, w tym: świadectwa zużycia paliwa; stosowane przepływomierze; informacje o klasie lodowej; informacje o innych źródłach energii; oraz procedury i procesy lub schematy opracowane i utrzymywane poza planem monitorowania, do których odnosi się plan monitorowania, w tym procedury dotyczące działań w zakresie przepływu danych i działań kontrolnych, o których mowa w ust. 2;
 - b) ocenę ryzyka, o której mowa w części C pkt 1 załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 ⁽⁵⁾, odpowiednio uzupełnioną, zarys ogólnego systemu kontroli oraz dodatkowe dane, o których mowa w ust. 2;
 - c) w przypadku zmian w systemie monitorowania i sprawozdawczości, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. b), c) i d) rozporządzenia (UE) 2023/1805, zaktualizowane wersje lub nowe dokumenty umożliwiające ocenę zmienionego planu monitorowania;
 - d) kopię świadectwa zgodności FuelEU, jeżeli zostało wcześniej wydane, i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem wydanego zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (SOLAS 74, rozdział IX);

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2031 z dnia 26 lipca 2024 r. w sprawie szablonu na potrzeby planów monitorowania na podstawie rozporządzenia 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, 2024/2031, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2031/oj).

⁽⁵⁾ 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 (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

- e) kopię zapisu historii statku wydanego zgodnie z konwencją SOLAS 74, rozdział XI-1, paragraf 5.
4. Przedsiębiorstwo dostarcza, na żądanie, wszelkie inne informacje uznane za istotne dla oceny jego planu monitorowania.

Artykuł 5

Ocena planów monitorowania

1. Podczas oceny planu monitorowania, weryfikator sprawdza twierdzenia co do kompletności, dokładności, istotności i zgodności informacji zawartych w planie monitorowania z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.
2. Weryfikator co najmniej:
 - a) ocenia, czy przedsiębiorstwo wykorzystało odpowiedni wzór planu monitorowania i czy informacje są dostarczane w odniesieniu do wszystkich obowiązkowych pozycji, o których mowa w art. 8 i 9 rozporządzenia (UE) 2023/1805 oraz w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2024/2031;
 - b) zapewnia, aby właściciel statku był identyczny z właścicielem rejestrowym zarejestrowanym w programie indywidualnych numerów identyfikacyjnych armatorów i właścicieli rejestrowych IMO;
 - c) zapewnia, aby kraj rejestracji przedsiębiorstwa był identyczny z krajem zarejestrowanym w programie indywidualnych numerów identyfikacyjnych armatorów i właścicieli rejestrowych IMO;
 - d) sprawdza, czy przedsiębiorstwo jest odpowiednim przedsiębiorstwem;
 - e) sprawdza, czy informacje zawarte w planie monitorowania dokładnie i wyczerpująco opisują następujące elementy:
 - paliwo,
 - inne źródła energii, takie jak napęd wiatrowy i akumulatory,
 - urządzenia pomiarowe zainstalowane na statku,
 - istniejące systemy i procedury monitorowania i zgłaszania istotnych informacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805;
 - f) zapewnia, aby przewidziano odpowiednie mechanizmy monitorowania, jeżeli przedsiębiorstwo zwróci się o wyłączenie z obliczeń salda zgodności określonego w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2023/1805 dodatkowej energii zużytej ze względu na klasę lodową statku lub ze względu na żeglugę w warunkach lodowych;
 - g) w stosownych przypadkach ocenia, czy informacje przedstawione przez przedsiębiorstwo w odniesieniu do elementów, procedur i mechanizmów kontroli wdrożonych w ramach istniejącego systemu zarządzania dotyczącego statku lub objętych normami zharmonizowanymi w zakresie jakości, środowiska lub zarządzania są odpowiednie pod kątem monitorowania zużycia paliwa i innych istotnych informacji oraz sprawozdawczości zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.
3. Do celów oceny planu monitorowania weryfikator może skorzystać z zapytania, kontroli dokumentów, obserwacji oraz innych technik audytu, które uzna za stosowne.

Artykuł 6

Wizyty w obiekcie

1. Weryfikator przeprowadza wizyty w obiekcie w celu uzyskania wystarczającego zrozumienia procedur opisanych w planie monitorowania oraz sprawdzenia, czy informacje w nim podane są dokładne.
2. Weryfikator określa lokalizację lub lokalizacje wizyty w obiekcie, uwzględniając miejsce, w którym przechowywane są dane krytyczne istotnych danych, w tym elektroniczne lub papierowe kopie dokumentów, oraz miejsce, w którym prowadzone są działania w zakresie przepływu danych i działania kontrolne.

3. Weryfikator określa również działania, które należy wykonać, oraz czas potrzebny na wizytę w obiekcie.
4. Przedsiębiorstwo zapewnia weryfikatorowi dostęp do swoich obiektów, w tym do odpowiednich miejsc na lądzie i do odpowiedniego statku.
5. Weryfikator może przeprowadzić wirtualną wizytę w obiekcie, pod warunkiem że spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - a) weryfikator posiada wystarczającą wiedzę na temat systemów monitorowania i raportowania statku, w tym ich istnienia, wdrożenia i skutecznej realizacji przez przedsiębiorstwo;
 - b) charakter i poziom złożoności systemu monitorowania i raportowania statku są takie, że fizyczna wizyta w obiekcie nie jest wymagana;
 - c) weryfikator jest w stanie uzyskać i ocenić wszystkie niezbędne informacje w sposób zdalny;
 - d) w przypadku gdy poważne, nadzwyczajne i nieprzewidziane okoliczności, pozostające poza kontrolą przedsiębiorstwa, uniemożliwiają weryfikatorowi przeprowadzenie fizycznej wizyty w obiekcie, a okoliczności te nie mogą zostać przewyżczone przy podjęciu wszystkich racjonalnych starań.

Weryfikator wprowadza środki, aby ograniczyć ryzyko weryfikacyjne do dopuszczalnego poziomu w celu uzyskania wystarczającej pewności, że plan monitorowania jest zgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.

Decyzję o przeprowadzeniu wirtualnej wizyty w obiekcie podejmuje się po stwierdzeniu, że spełniono warunki przeprowadzania wirtualnej wizyty w obiekcie. Weryfikator bezzwłocznie informuje przedsiębiorstwo o decyzji o przeprowadzeniu wirtualnej wizyty w obiekcie oraz o tym, że spełniono warunki przeprowadzania wirtualnej wizyty w obiekcie.

6. Weryfikator może zrezygnować z wizyty w obiekcie lub wirtualnej wizyty w obiekcie, o których mowa, odpowiednio, w ust. 1 i 5, pod warunkiem że spełniono łącznie warunki określone w ust. 5 lit. a), b) i c).

Weryfikator wprowadza środki, aby ograniczyć ryzyko weryfikacyjne do dopuszczalnego poziomu w celu uzyskania wystarczającej pewności, że plan monitorowania jest zgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.

Decyzję o rezygnacji z wizyty w obiekcie podejmuje się po stwierdzeniu, że spełniono warunki rezygnacji z wizyt w obiekcie. Weryfikator bezzwłocznie informuje o tym przedsiębiorstwo.

7. Z wizyty w obiekcie, o której mowa w ust. 1 i 5, nie można zrezygnować w żadnej z następujących sytuacji:
 - a) gdy weryfikator po raz pierwszy ocenia plan monitorowania statku;
 - b) w przypadku gdy w okresie sprawozdawczym w planie monitorowania wprowadzono zmiany, o których mowa w art. 9 ust. 2 lit. b), c) i d) rozporządzenia (UE) 2023/1805.
8. W przypadku przeprowadzenia wirtualnej wizyty w obiekcie na podstawie ust. 5 lub rezygnacji z wizyty w obiekcie lub z wirtualnej wizyty w obiekcie na podstawie ust. 6 weryfikator przedstawia należyte uzasadnienie w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji.

Artykuł 7

Postępowanie w przypadku niezgodności w planie monitorowania

1. W przypadku wykrycia niezgodności w trakcie oceny planu monitorowania weryfikator bezzwłocznie informuje o tym przedsiębiorstwo i zwraca się o wprowadzenie odpowiednich korekt w określonym terminie.
2. Przedsiębiorstwo koryguje wszystkie niezgodności zgłoszone przez weryfikatora i przedkłada weryfikatorowi zmieniony plan monitorowania do ponownej oceny zgodnie z ramami czasowymi, o których mowa w ust. 1.

3. Weryfikator odnotowuje w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji wszystkie niezgodności, które zostały skorygowane w trakcie oceny planu monitorowania, oznaczając je jako skorygowane.

Artykuł 8

Niezależny przegląd oceny planu monitorowania

1. Zespół weryfikacyjny przedstawia wewnętrzną dokumentację weryfikacji i projekt konkluzji z oceny planu monitorowania wyznaczonej osobie dokonującej niezależnego przeglądu, bezzwłocznie i przed poinformowaniem o nich przedsiębiorstwa.
2. Osoba dokonująca niezależnego przeglądu przeprowadza przegląd w celu zagwarantowania, że plan monitorowania został oceniony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz że wykazano należyłą staranność zawodową i trafną ocenę sytuacji.
3. W zakres niezależnego przeglądu wchodzi cały proces oceny opisany w niniejszej sekcji i zarejestrowany w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji.
4. Weryfikator przedstawia wyniki niezależnego przeglądu w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji.

Artykuł 9

Konkluzje weryfikatora z oceny planu monitorowania

Na podstawie informacji zgromadzonych w trakcie oceny planu monitorowania weryfikator bezzwłocznie przekazuje przedsiębiorstwu na piśmie swoje konkluzje. Konkluzje zawierają następujące elementy:

- a) jeden z następujących wyników oceny:
 - plan monitorowania jest zgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1805,
 - plan monitorowania zawiera niezgodności, przez co jest niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1805;
- b) podsumowanie procedur stosowanych przez weryfikatora, w tym informacje dotyczące wizyt w obiekcie, powodów przeprowadzenia wirtualnych wizyt w obiekcie lub powodów rezygnacji z wizyt w obiekcie;
- c) w przypadku gdy plan monitorowania ocenia się po wprowadzeniu zmian w planie monitorowania, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1805, podsumowanie tych zmian w danym okresie sprawozdawczym;
- d) opis ewentualnych nieskorygowanych niezgodności oraz wszelkich innych istotnych elementów stwierdzonych w trakcie oceny planu monitorowania.

SEKCJA 2

Weryfikacja sprawozdań FuelEU i częściowych sprawozdań FuelEU

Artykuł 10

Wzór sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU

1. Przedsiębiorstwa stosują elektroniczny wzór sprawozdania FuelEU oparty na wzorze zawartym w załączniku II i przekazują informacje w bazie danych FuelEU.
2. Weryfikatorzy rejestrują wersję sprawozdania FuelEU w bazie danych FuelEU po weryfikacji na podstawie informacji przekazanych przez przedsiębiorstwo.

Artykuł 11

Informacje przekazywane przez przedsiębiorstwa

1. Przed rozpoczęciem weryfikacji sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU przedsiębiorstwo przedkłada weryfikatorowi co najmniej następujące informacje uzupełniające:
 - a) wykaz rejsów i zawinięć do portu odbytych przez dany statek w okresie sprawozdawczym lub – w przypadku częściowych sprawozdań FuelEU – okres, w którym przedsiębiorstwo ponosiło odpowiedzialność za statek, zgodnie z art. 15 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - b) jeżeli w okresie sprawozdawczym wystąpiły luki w danych:
 - liczbę rejsów, w przypadku których wystąpiły luki w danych, oraz okoliczności i przyczyny luk w danych, które mają zastosowanie,
 - zastosowaną metodę szacowania wartości danych zastępczych,
 - ilość energii obliczoną na podstawie danych zastępczych;
 - c) kopię sprawozdania FuelEU z poprzedniego roku, jeżeli ten sam weryfikator nie przeprowadził weryfikacji tego sprawozdania;
 - d) kopię stosowanego planu lub planów monitorowania, w tym w stosownych przypadkach dowody w zakresie wniosków z oceny przeprowadzonej przez akredytowanego weryfikatora.
2. Po zidentyfikowaniu przez weryfikatora konkretnych dokumentów lub sekcji dokumentów uznanych za istotne do celów weryfikacji przedsiębiorstwo przedkłada również następujące informacje uzupełniające:
 - a) kopie dziennika pokładowego statku i książki zapisów olejowych, jeżeli są one odrębne;
 - b) kopie dokumentów bunkrowania uzupełnionych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - c) kopie wszelkich odpowiednich certyfikatów dotyczących paliw, w tym dowodu potwierdzającego zrównoważony charakter paliw niekopalnych, wydanych w imieniu dostawcy paliwa/bunkra (wskazanego w polu „odbiorca” odpowiedniego dokumentu będącego świadectwem zrównoważoności);
 - d) kopie dokumentów dostawy energii elektrycznej uzupełnionych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - e) kopie odpowiednich dokumentów w celu dostarczenia informacji na temat przebytej odległości i czasu spędzonego na morzu podczas rejsów statku w okresie sprawozdawczym;
 - f) odpowiednie mapy lodowe lub równoważne dokumenty potwierdzające, jeżeli statek zwrócił się o wyłączenie emisji z żeglugi w warunkach lodowych;
 - g) założenia, odniesienia, emisje, współczynniki motywujące oraz odpowiednie źródła danych/informacji uwzględnione przy sporządzaniu sprawozdania FuelEU;
 - h) wszelkie inne dokumenty istotne dla zakresu weryfikacji.
3. Ponadto, w stosownych przypadkach i w zależności od zastosowanej metody monitorowania, weryfikatorzy mogą zwrócić się do przedsiębiorstwa o przedstawienie:
 - a) przeglądu środowiska informatycznego, przedstawiającego przepływy danych dla danego statku;
 - b) dowodów konserwacji oraz dokładności lub niepewności urządzeń pomiarowych i przepływomierzy, w tym świadectw wzorcowania;
 - c) wyciągu danych dotyczących zużycia paliwa z przepływomierzy;
 - d) wyciągu danych dotyczących zużycia z innych liczników źródeł energii;
 - e) kopii dowodów dotyczących wskazań liczników zbiornika paliwa;
 - f) wyciągu danych dotyczących działania pochodzących z systemów bezpośredniego pomiaru emisji;
 - g) wszelkich innych informacji istotnych dla weryfikacji sprawozdań FuelEU i częściowych sprawozdań FuelEU.

4. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa przedmiotowe przedsiębiorstwa wykazują należyłą staranność, aby przedłożyć weryfikatorowi, na jego wniosek, dokumenty lub informacje uzupełniające dotyczące rejsów wykonywanych w ramach ich odpowiednich obowiązków.
5. Przedsiębiorstwa przechowują informacje, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu, przez co najmniej 5 lat zgodnie z art. 7 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805.

Artykuł 12

Analiza strategiczna

1. Na początku weryfikacji weryfikator ocenia prawdopodobny charakter, skalę i złożoność zadań weryfikacyjnych, przeprowadzając analizę strategiczną wszystkich działań istotnych dla statku.
2. W celu zrozumienia działań prowadzonych przez przedsiębiorstwo weryfikator gromadzi i poddaje przeglądowi informacje potrzebne do oceny, czy zespół weryfikacyjny dysponuje wystarczającymi kompetencjami do: (i) przeprowadzenia weryfikacji; (ii) ustalenia, czy czas realizacji podany w umowie określono właściwie; oraz (iii) zapewnienia możliwości przeprowadzenia niezbędnej oceny ryzyka. Informacje te obejmują co najmniej następujące elementy:
 - a) informacje, o których mowa w art. 11 ust. 1 i 2;
 - b) informacje uzyskane w wyniku weryfikacji w poprzednich latach, jeżeli weryfikator prowadzi weryfikację dla tego samego przedsiębiorstwa.
3. Dokonując przeglądu informacji, o których mowa w ust. 2, weryfikator ocenia co najmniej następujące aspekty:
 - a) wykorzystane silniki statku i rodzaje paliwa, jak również liczbę rejsów odbytych przez dany statek w okresie sprawozdawczym;
 - b) plan monitorowania oceniony przez weryfikatora;
 - c) działania w zakresie przepływu danych i system kontroli.
4. Przeprowadzając analizę strategiczną, weryfikator weryfikuje, co następuje:
 - a) czy przedstawiony mu plan monitorowania jest najnowszą wersją;
 - b) czy w okresie sprawozdawczym wprowadzono jakiegokolwiek zmiany w planie monitorowania, o których mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1805.

Artykuł 13

Analizy ryzyka przeprowadzane przez weryfikatorów

1. Oprócz elementów, o których mowa w art. 13 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2023/1805, weryfikator określa i analizuje wszystkie następujące rodzaje ryzyka:
 - a) ryzyko nieodłączne;
 - b) ryzyko zawodności systemów kontroli wewnętrznej;
 - c) ryzyko niewykrycia.
2. Określając i analizując elementy, o których mowa w ust. 1, weryfikator bierze pod uwagę wyniki analizy strategicznej, o której mowa w art. 12.
3. Przeprowadzając analizę ryzyka, weryfikator bierze pod uwagę obszary podwyższonego ryzyka weryfikacyjnego oraz co najmniej następujące obszary:
 - a) dane dotyczące rejsu;
 - b) zużycie paliwa;
 - c) współczynniki emisji;
 - d) ilość energii uzyskanej/pochodzącej z zastępczych źródeł energii;
 - e) agregacja danych w sprawozdaniu FuelEU.

4. Określając i analizując elementy, o których mowa w ust. 3, weryfikator bierze pod uwagę istnienie, kompletność, dokładność, spójność, przejrzystość i adekwatność informacji przedstawianych w raporcie.
5. W przypadku gdy z informacji uzyskanych w trakcie weryfikacji wynika, że jest to właściwe, weryfikator poddaje rewizji analizy ryzyka i modyfikuje lub powtarza działania weryfikacyjne wymagające wykonania.

Artykuł 14

Plan weryfikacji

Weryfikator sporządza projekt planu weryfikacji odzwierciedlający uzyskane informacje oraz ryzyka zidentyfikowane w drodze oceny ryzyka. Plan weryfikacji zawiera co najmniej:

- a) program weryfikacji zawierający opis charakteru i zakresu działań weryfikacyjnych, a także określający czas i sposób ich przeprowadzenia;
- b) plan badań określający zakres i metody badania działań kontrolnych, a także procedur odnoszących się do działań kontrolnych;
- c) plan pobierania prób danych określający zakres i metody pobierania prób w odniesieniu do punktów danych stanowiących podstawę określenia zużycia paliwa i energii elektrycznej lub innych istotnych informacji w sprawozdaniu FuelEU i częściowym sprawozdaniu FuelEU.

Artykuł 15

Działania weryfikacyjne dotyczące sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU

1. Weryfikator realizuje plan weryfikacji oraz, na podstawie oceny ryzyka, sprawdza, czy systemy monitorowania i raportowania opisane w planie monitorowania, który został oceniony jako satysfakcjonujący, istnieją w praktyce i są odpowiednio wdrażane.
2. Do celów ust. 1 weryfikator rozważa przeprowadzenie co najmniej następujących rodzajów postępowania:
 - a) postępowania wyjaśniające z udziałem właściwego personelu;
 - b) kontrola dokumentów;
 - c) procedury obserwacji i przeglądu.
3. Weryfikator weryfikuje:
 - a) działania w zakresie przepływu danych i systemy wykorzystywane w przepływie danych, w tym systemy informatyczne;
 - b) czy działania kontrolne są należycie dokumentowane, wdrażane, utrzymywane i skuteczne pod względem minimalizacji ryzyka nieodłącznego;
 - c) sprawdza, czy procedury wyszczególnione w planie monitorowania są skuteczne pod względem minimalizacji ryzyka nieodłącznego i ryzyka zawodności systemów kontroli wewnętrznej oraz czy takie procedury są wdrażane, wystarczająco dokumentowane i należycie utrzymywane.
4. Do celów ust. 3 lit. a) weryfikator śledzi przepływ danych, uwzględniając kolejność działań w zakresie przepływu danych oraz interakcje między nimi od pierwotnego źródła danych po sporządzenie sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU.
5. Do celów ust. 3 lit. b) i c) weryfikator może zastosować metody pobierania próbek właściwe dla statku, pod warunkiem że w świetle oceny ryzyka pobieranie próbek jest uzasadnione.

*Artykuł 16***Weryfikacja przedstawionych danych**

1. Weryfikator weryfikuje dane zawarte w sprawozdaniu FuelEU lub częściowym sprawozdaniu FuelEU poprzez następujące środki:
 - a) szczegółowe badania, włącznie z ich prześledzeniem wstecz do pierwotnego źródła danych;
 - b) krzyżową kontrolę z zewnętrznymi źródłami danych, w tym z danymi z systemu śledzenia statków;
 - c) wykonanie uzgodnienia danych;
 - d) sprawdzenie wartości progowych w odniesieniu do odpowiednich danych; oraz dokonanie ponownych obliczeń.
2. W ramach weryfikacji danych, o której mowa w ust. 1, weryfikator weryfikuje:
 - a) przyporządkowanie zużycia paliwa i użycia innych źródeł energii do rejsów i cumowania;
 - b) przedstawione dane dotyczące zużycia paliwa oraz powiązane z nimi pomiary i obliczenia;
 - c) wybór oraz wykorzystanie współczynników emisji;
 - d) korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu lub występowanie wyjątków zarejestrowanych w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 6 ust. 9 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - e) informacje wymagane na podstawie art. 10 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - f) kompletność wykazu konsumentów paliwa wskazanych w planie monitorowania;
 - g) kompletność danych, w tym dotyczących rejsów zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805;
 - h) spójność pomiędzy zgłoszonymi danymi zagregowanymi i danymi z odnośnej dokumentacji lub źródeł pierwotnych;
 - i) w stosownych przypadkach spójność pomiędzy zagregowanymi danymi dotyczącymi zużycia paliwa a danymi dotyczącymi paliwa zakupionego lub dostarczonego w inny sposób na statek;
 - j) wiarygodność i dokładność danych.

*Artykuł 17***Weryfikacja metod stosowanych w przypadku luk w danych**

1. W przypadku gdy do uzupełnienia luk w danych zastosowano metody określone w planie monitorowania ocenione przez weryfikatora, weryfikator weryfikuje, czy zastosowane metody są odpowiednie w danej sytuacji i czy zostały zastosowane prawidłowo.
2. W przypadku gdy metody, o których mowa w ust. 1, nie zostały wcześniej ocenione, weryfikator weryfikuje, czy zastosowana przez przedsiębiorstwo metoda uzupełniania luk w danych gwarantuje, że nie dojdzie do niedoszacowania emisji, oraz czy jej zastosowanie nie doprowadzi do istotnych zniekształceń.

*Artykuł 18***Poziom istotności**

Do celów weryfikacji zużycia paliwa i energii elektrycznej oraz innych istotnych informacji na temat przebytej odległości i czasu spędzonego na morzu i w miejscu cumowania w sprawozdaniu FuelEU i częściowym sprawozdaniu FuelEU poziom istotności wynosi 5 % odpowiedniej łącznej wartości zgłoszonej dla każdej pozycji w okresie sprawozdawczym.

Artykuł 19

Wizyty w obiekcie

1. Weryfikator przeprowadza wizyty w obiekcie w celu uzyskania wystarczającego zrozumienia przedsiębiorstwa oraz systemu monitorowania i raportowania statku opisanego w planie monitorowania.
2. Weryfikator określa lokalizację lub lokalizacje na potrzeby wizyty w obiekcie na podstawie wyników oceny ryzyka i po uwzględnieniu miejsca, w którym przechowuje się masę krytyczną istotnych danych, w tym elektroniczne lub papierowe kopie dokumentów, oraz miejsca, w którym prowadzone są działania w zakresie przepływu danych i działania kontrolne.
3. Jeżeli na podstawie wyniku wizyty w obiekcie na łądzie weryfikator stwierdzi, że konieczna jest weryfikacja na pokładzie w celu ograniczenia ryzyka istotnych zniekształceń w sprawozdaniu FuelEU lub częściowym sprawozdaniu FuelEU, może on zdecydować o przeprowadzeniu wizyty na statku.
4. Weryfikator określa również i komunikuje przedsiębiorstwu działania, które należy wykonać, oraz czas potrzebny na wizytę w obiekcie.
5. Przedsiębiorstwo zapewnia weryfikatorowi dostęp do swoich obiektów, w tym do odpowiednich miejsc na łądzie i do odpowiednich statków.
6. Weryfikator może przeprowadzić wirtualną wizytę w obiekcie, pod warunkiem że na podstawie wyniku oceny ryzyka stwierdzi, że spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - a) weryfikator posiada wystarczającą wiedzę na temat systemów monitorowania i raportowania statku, w tym ich istnienia, wdrożenia i skutecznej realizacji przez przedsiębiorstwo;
 - b) charakter i poziom złożoności systemu monitorowania i raportowania statku są takie, że fizyczna wizyta w obiekcie nie jest wymagana;
 - c) weryfikator jest w stanie uzyskać i ocenić wszystkie niezbędne informacje w sposób zdalny, w tym może prawidłowo zastosować metodykę opisaną w planie monitorowania i zweryfikować dane przekazane w sprawozdaniu FuelEU lub częściowym sprawozdaniu FuelEU;
 - d) w przypadku gdy poważne, nadzwyczajne i nieprzewidziane okoliczności, pozostające poza kontrolą przedsiębiorstwa, uniemożliwiają weryfikatorowi przeprowadzenie fizycznej wizyty w obiekcie, a okoliczności te nie mogą zostać przezwyciężone przy podjęciu wszystkich racjonalnych starań.

Weryfikator wprowadza środki, aby ograniczyć ryzyko weryfikacyjne do dopuszczalnego poziomu w celu uzyskania wystarczającej pewności, że sprawozdanie FuelEU lub częściowe sprawozdanie FuelEU jest zgodne z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.

Decyzję o przeprowadzeniu wirtualnej wizyty w obiekcie podejmuje się po stwierdzeniu, że spełniono warunki przeprowadzania wirtualnej wizyty w obiekcie. Weryfikator bezzwłocznie informuje przedsiębiorstwo o decyzji o przeprowadzeniu wirtualnej wizyty w obiekcie oraz o tym, że spełniono warunki przeprowadzania wirtualnej wizyty w obiekcie.

7. Oprócz wyjątku wskazanego w ust. 6 lit. d) akapit pierwszy weryfikator nie przeprowadza wirtualnej wizyty w obiekcie, jeżeli w trzech okresach sprawozdawczych bezpośrednio poprzedzających bieżący okres sprawozdawczy nie przeprowadzono fizycznej wizyty w obiekcie. Okres 3 lat obejmuje wyłącznie weryfikacje sprawozdań FuelEU przeprowadzone w odniesieniu do przedsiębiorstwa po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
8. Decyzję o przeprowadzeniu wirtualnej wizyty w obiekcie podejmuje się po stwierdzeniu, że spełniono warunki przeprowadzania wirtualnej wizyty w obiekcie. Weryfikator bezzwłocznie informuje o tym przedsiębiorstwo.
9. Weryfikator może zrezygnować z wizyty w obiekcie lub wirtualnej wizyty w obiekcie, o której mowa odpowiednio w ust. 1 i 6, pod warunkiem że spełniono wszystkie warunki określone w ust. 6 lit. a), b) i c).
10. Z wizyty w obiekcie ani z wirtualnej wizyty w obiekcie, o których to wizytach mowa, odpowiednio, w ust. 1 i 6, nie można zrezygnować w żadnej z następujących sytuacji:
 - a) gdy weryfikator po raz pierwszy weryfikuje sprawozdanie FuelEU danego statku;

- b) w przypadku gdy weryfikator nie przeprowadził wizyty w obiekcie w dwóch okresach sprawozdawczych bezpośrednio poprzedzających bieżący okres sprawozdawczy.
11. Decyzję o rezygnacji z wizyty w obiekcie podejmuje się po stwierdzeniu, że spełniono warunki rezygnacji z wizyt w obiekcie. Weryfikator bezzwłocznie informuje o tym przedsiębiorstwo.
12. W przypadku przeprowadzenia wirtualnej wizyty w obiekcie zgodnie z ust. 6 lub rezygnacji z wizyty w obiekcie zgodnie z ust. 9 weryfikator powinien przedstawić uzasadnienie takiej decyzji w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji.

Artykuł 20

Postępowanie w przypadku zniekształceń i niezgodności w sprawozdaniu FuelEU i częściowym sprawozdaniu FuelEU

1. W przypadku wykrycia zniekształceń i niezgodności w trakcie weryfikacji sprawozdania FuelEU lub częściowego sprawozdania FuelEU weryfikator bezzwłocznie informuje o tym przedsiębiorstwo i zwraca się o wprowadzenie odpowiednich korekt w rozsądnym terminie.
2. Przedsiębiorstwo usuwa wszelkie zniekształcenia lub niezgodności, o których je poinformowano.
3. Weryfikator odnotowuje w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji wszystkie zniekształcenia lub niezgodności, które zostały skorygowane w trakcie weryfikacji, oznaczając je jako skorygowane.
4. Jeżeli przedsiębiorstwo nie skoryguje zniekształceń lub niezgodności, o których mowa w ust. 1, przed wydaniem sprawozdania z weryfikacji weryfikator prosi przedsiębiorstwo o wyjaśnienie głównych przyczyn zniekształceń lub niezgodności.
5. Weryfikator ocenia, czy nieskorygowane zniekształcenia, indywidualnie lub w połączeniu z innymi zniekształceniami, mają wpływ na ogólną wielkość zgłoszonych emisji lub na inne istotne informacje i czy wpływ ten prowadzi do istotnych zniekształceń.
6. Weryfikator ocenia, czy nieskorygowane niezgodności, indywidualnie lub w połączeniu z innymi niezgodnościami, mają wpływ na ogólną wielkość zgłoszonych emisji lub na inne istotne informacje i czy wpływ ten prowadzi do istotnych zniekształceń.
7. Weryfikator uznaje zniekształcenia lub niezgodności, które indywidualnie lub w połączeniu z innymi zniekształceniami mieszczą się poniżej poziomu istotności określonego w art. 18, za istotne zniekształcenia, jeżeli jest to uzasadnione ich skalą i charakterem lub szczególnymi okolicznościami ich wystąpienia.

Artykuł 21

Zakończenie weryfikacji sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU

W celu zakończenia weryfikacji sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU weryfikator:

- a) potwierdza, że wszystkie działania weryfikacyjne zostały przeprowadzone;
- b) wykonuje końcowe procedury analityczne na zagregowanych danych w celu zagwarantowania, że są one wolne od istotnych zniekształceń;
- c) sprawdza, czy informacje zawarte w sprawozdaniu spełniają wymogi rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- d) przygotowuje wewnętrzną dokumentację weryfikacji oraz projekt sprawozdania i przedkłada je osobie dokonującej niezależnego przeglądu zgodnie z art. 24;
- e) upoważnia osobę do uwierzytelnienia sprawozdania na podstawie konkluzji osoby dokonującej niezależnego przeglądu oraz dowodów zawartych w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji i informuje o tym przedsiębiorstwo.

*Artykuł 22***Zalecenia dotyczące poprawy**

1. Weryfikator przekazuje przedsiębiorstwu zalecenia dotyczące poprawy w odniesieniu do nieskorygowanych zniekształceń i niezgodności, które nie prowadzą do istotnych zniekształceń.
2. Weryfikator może przekazać inne zalecenia dotyczące poprawy, które uzna za stosowne w świetle wyniku działań weryfikacyjnych.
3. Przekazując zalecenia przedsiębiorstwu, weryfikator musi zachować bezstronność względem przedsiębiorstwa, statku oraz systemu monitorowania i raportowania. Nie może narażać swojej bezstronności poprzez udzielanie porad lub opracowanie części procesu monitorowania i raportowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.
4. Podczas weryfikacji przeprowadzonej po roku, w którym w sprawozdaniu z weryfikacji zawarto zalecenia dotyczące usprawnień zgodnie z ust. 1 i 2, weryfikator sprawdza, czy i w jaki sposób przedsiębiorstwo wdrożyło te zalecenia dotyczące usprawnień. W przypadku gdy przedsiębiorstwo nie wdrożyło tych zaleceń, weryfikator ocenia, czy zwiększa to lub może zwiększyć ryzyko zniekształceń.

*Artykuł 23***Sprawozdanie z weryfikacji**

1. Na podstawie zebranych informacji weryfikator wydaje przedsiębiorstwu sprawozdanie z weryfikacji odnośnie do każdego sprawozdania FuelEU lub częściowego sprawozdania FuelEU podlegającego weryfikacji i rejestruje je w bazie danych FuelEU. W tym celu weryfikatorzy korzystają ze wzoru na potrzeby weryfikacji określonego w załączniku II.
2. Sprawozdanie z weryfikacji jest dostępne dla państwa administrującego w bazie danych FuelEU.
3. W sprawozdaniu z weryfikacji stwierdza się, czy sprawozdanie FuelEU lub częściowe sprawozdanie FuelEU zostały zweryfikowane jako zadowalające, czy niezadowalające. Sprawozdanie FuelEU lub częściowe sprawozdanie FuelEU weryfikuje się jako zadowalające tylko wtedy, gdy nie zawierają one istotnych zniekształceń. Sprawozdanie FuelEU ani częściowe sprawozdanie FuelEU nie może zostać zweryfikowane jako zadowalające, jeżeli zawiera istotne zniekształcenia, których nie skorygowano przed sporządzeniem sprawozdania.
4. Weryfikator opisuje zniekształcenia i niezgodności w sprawozdaniu z weryfikacji w sposób wystarczająco szczegółowy, w tym następujące kwestie:
 - a) wielkość i charakter zniekształceń lub niezgodności;
 - b) dlaczego zniekształcenie ma istotny skutek lub nie;
 - c) wskazanie elementu sprawozdania przedsiębiorstwa, którego dotyczy zniekształcenie, lub elementu planu monitorowania bądź wymogu prawnego, którego dotyczy niezgodność.

*Artykuł 24***Niezależny przegląd sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU**

1. Osoba dokonująca niezależnego przeglądu przeprowadza przegląd wewnętrznej dokumentacji weryfikacji i projektu sprawozdania z weryfikacji w celu sprawdzenia, czy proces weryfikacji przebiegał zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i czy wykazano należyłą dbałość zawodową i trafną ocenę sytuacji.
2. W zakres niezależnego przeglądu wchodzi cały proces weryfikacji opisany w niniejszej sekcji i zarejestrowany w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji.
3. Po uwierzytelnieniu sprawozdania FuelEU lub częściowego sprawozdania FuelEU zgodnie z art. 21 lit. e) weryfikator przedstawia wyniki niezależnego przeglądu w wewnętrznej dokumentacji weryfikacji.

Artykuł 25

Weryfikacja częściowych sprawozdań FuelEU w przypadku transferu statku

1. W przypadku transferu statku pomiędzy przedsiębiorstwami przedsiębiorstwo transferujące przesyła weryfikatorowi częściowe sprawozdanie FuelEU za okres, w którym przejęło odpowiedzialność za eksploatację statku zgodnie z art. 15 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805.
2. Częściowe sprawozdanie FuelEU, o którym mowa w ust. 1, jest weryfikowane i rejestrowane w bazie danych FuelEU zgodnie z art. 16 rozporządzenia (UE) 2023/1805 i zasadami określonymi w niniejszej sekcji przez weryfikatora, który przeprowadził czynności weryfikacyjne w odniesieniu do statku w ramach przedsiębiorstwa transferującego.

ROZDZIAŁ III

DODATKOWE INFORMACJE PRZEKAZYWANE PRZEZ WERYFIKATORA

SEKCJA 1

Saldo zgodności

Artykuł 26

Obliczanie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na pokładzie, saldo zgodności statku i niezgodne z przepisami zawinięcia do portu

1. Na podstawie sprawozdania FuelEU lub częściowego sprawozdania FuelEU zweryfikowanych jako zadowolające weryfikator:
 - a) oblicza, przy użyciu metodyki określonej w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2023/1805, średnią roczną intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na danym statku;
 - b) oblicza, stosując wzór określony w części A załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2023/1805, saldo zgodności statku, skorygowane o każdą zaliczkową nadwyżkę zgodności przeniesioną lub pożyczoną w poprzednim okresie sprawozdawczym;
 - c) oblicza liczbę niezgodnych z przepisami zawinięć do portu, w tym czas cumowania przy nabrzeżu oraz, w stosownych przypadkach, czas spędzony na kotwiczowisku zgodnie z art. 6 ust. 11 rozporządzenia (UE) 2023/1805, dla każdego zawinięcia do portu niezgodnego z wymogami określonymi w art. 6 rozporządzenia (UE) 2023/1805 w poprzednim okresie sprawozdawczym, począwszy od okresu sprawozdawczego 2030;
 - d) oblicza roczne zużycie energii na statku, z wyłączeniem energii z zasilania energią elektryczną z lądu;
 - e) oblicza ilość energii zużywanej na statku rocznie z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego (RFNBO).
2. Oprócz wymogów określonych w art. 16 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805 przy określaniu niezgodnych z przepisami zawinięć do portu weryfikator sprawdza, czy zgłoszone godziny niezgodności z wymogami określonymi w art. 6 rozporządzenia (UE) 2023/1805 są faktycznie związane ze statkami, które są bezpiecznie zacumowane przy nabrzeżu w portach, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, lub na kotwiczowisku, o którym mowa w art. 6 ust. 11 rozporządzenia.
3. Do dnia 31 marca roku sprawozdawczego, a następnie nie później niż po 1 miesiącu, weryfikator rejestruje w bazie danych FuelEU informacje, o których mowa w art. 16 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805. W tym celu weryfikator korzysta ze wzoru określonego w załączniku III. Informacjom tym powinny towarzyszyć następujące elementy:
 - a) odniesienie do sprawozdania z weryfikacji;
 - b) odniesienie do sprawozdania FuelEU i okresu sprawozdawczego objętego weryfikacją;
 - c) odniesienie do jednego lub większej liczby planów monitorowania, które zostały ocenione jako satysfakcjonujące;
 - d) odniesienie do założeń i źródeł danych.

*Artykuł 27***Sprawozdanie dotyczące zweryfikowanego salda zgodności**

1. Po zastosowaniu mechanizmów elastyczności zgodnie z art. 20 i 21 rozporządzenia (UE) 2023/1805 oraz art. 28 i 29 niniejszego rozporządzenia weryfikator, który zweryfikował sprawozdanie FuelEU:
 - a) rejestruje w bazie danych FuelEU zweryfikowane saldo zgodności statku;
 - b) powiadamia Komisję i państwo administrujące, czy warunki wydania dokumentu zgodności FuelEU zostały spełnione.
2. Dokument zgodności FuelEU, o którym mowa w ust. 1 lit. b), zawiera informacje określone w załączniku IV.

*SEKCJA 2***Mechanizmy elastyczności***Artykuł 28***Przeniesienie i pożyczanie**

1. W przypadku, gdy statek ma nadwyżkę zgodności w danym okresie sprawozdawczym, po otrzymaniu od przedsiębiorstwa wniosku o przeniesienie nadwyżki zgodności weryfikator ocenia informacje na temat nadwyżki zgodności i sprawdza, czy są one zgodne z art. 19, 20 i 21 rozporządzenia (UE) 2023/1805, oraz obliczeniami, o których mowa w art. 26 niniejszego rozporządzenia. Po dokonaniu oceny wniosku jako zgodnego z wymogami weryfikator zatwierdza wniosek o przeniesienie nadwyżki zgodności.
2. W przypadku, gdy nadwyżka zgodności wynika z całkowitego salda zgodności w puli, weryfikator ocenia obliczenia i informacje związane z łączeniem sald zgodności w pulę, zanim zatwierdzi przeniesienie nadwyżki zgodności.
3. Jeżeli w okresie sprawozdawczym statek wykazuje deficyt zgodności, po otrzymaniu od przedsiębiorstwa wniosku o pożyczanie zaliczkowej nadwyżki zgodności w odpowiedniej wielkości z kolejnego okresu sprawozdawczego, weryfikator ocenia informacje na temat deficytu zgodności i sprawdza, czy zaliczkowa nadwyżka zgodności pomnożona przez 1,1 jest odjęta od salda zgodności tego samego statku w kolejnym okresie sprawozdawczym zgodnie z art. 20 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1805. W przypadku przekroczenia warunków określonych w art. 20 ust. 2 lit. a) i b) weryfikator nie zatwierdza pożyczania zaliczkowej nadwyżki zgodności.

*Artykuł 29***Łączenie sald zgodności w pulę**

1. Przedsiębiorstwa zgłaszają w bazie danych FuelEU: (i) zamiar włączenia salda zgodności statku do puli; oraz (ii) rozdział całkowitego salda zgodności puli pomiędzy poszczególne statki. W przypadku, gdy statki uczestniczące w puli kontrolowane są przez co najmniej dwa przedsiębiorstwa, zgłoszenie jest akceptowane przez wszystkie odpowiednie przedsiębiorstwa w bazie danych FuelEU. Zgłoszenie powinno zawierać następujące elementy: (i) przydział całkowitego salda zgodności puli dla jej statków; (ii) wybór weryfikatora wybranego do weryfikacji rozdziału całkowitego salda zgodności puli pomiędzy poszczególne statki; oraz (iii) oświadczenie, że statki uczestniczące w puli nie są przydzielane do innych pul.
2. Weryfikator wybrany do weryfikacji rozdziału całkowitego salda zgodności puli pomiędzy poszczególne statki sprawdza, czy przydział połączonego w pulę salda dla każdego statku jest zgodny z art. 21 rozporządzenia (UE) 2023/1805 oraz obliczeniami, o których mowa w art. 26 niniejszego rozporządzenia. Pula jest ważna tylko wtedy, gdy jest zgodna z art. 21 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805.

3. Jeżeli jeden z warunków, o których mowa w art. 21 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805, nie jest spełniony, weryfikator wybrany do weryfikacji przydziału całkowitego salda zgodności puli pomiędzy poszczególne statki nie zatwierdza wniosku o połączenie w pulę. Weryfikator składa oświadczenie o wykrytych niezgodnościach.

ROZDZIAŁ IV

WYMOGI DOTYCZĄCE WERYFIKATORÓW

Artykuł 30

Procedura zachowania kompetencji

1. Weryfikator ustanawia, dokumentuje, wdraża i utrzymuje procedurę zachowania kompetencji w celu zapewnienia, aby cały personel, któremu powierzono prowadzenie działań weryfikacyjnych, dysponował kompetencjami niezbędnymi do wykonania powierzonych mu zadań.
2. Do celów procedury zachowania kompetencji, o której mowa w ust. 1, weryfikator ustanawia, dokumentuje, wdraża i utrzymuje następujące aspekty:
 - a) ogólne kryteria w zakresie kompetencji całego personelu podejmującego działania weryfikacyjne zgodnie z art. 32;
 - b) szczegółowe kryteria w zakresie kompetencji w odniesieniu do każdej z funkcji wykonywanych przez personel weryfikatora podejmujący czynności weryfikacyjne, w szczególności dotyczące audytora FuelEU w transporcie morskim, osoby dokonującej niezależnego przeglądu i eksperta technicznego zgodnie z art. 32, 33 i 34;
 - c) metodę zapewnienia zachowania kompetencji i regularnej oceny działań całego personelu podejmującego działania weryfikacyjne;
 - d) procedurę zapewniającą stałe szkolenie personelu podejmującego działania weryfikacyjne;
 - e) procedurę oceny, czy zlecenie weryfikacji mieści się w zakresie akredytacji weryfikatora oraz czy weryfikator dysponuje kompetencjami, personelem i zasobami niezbędnymi do utworzenia zespołu weryfikacyjnego i skutecznego przeprowadzenia działań weryfikacyjnych w wymaganych ramach czasowych.
3. Oceniając kompetencje personelu na podstawie ust. 2 lit. c), weryfikator dokonuje oceny takich kompetencji pod kątem kryteriów w zakresie kompetencji, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b).
4. Częścią procedury, o której mowa w ust. 2 lit. e), jest również ocena, czy zespół weryfikacyjny dysponuje wszelkimi kompetencjami i obejmuje wszelkie osoby, które są niezbędne do prowadzenia działań weryfikacyjnych dla danego przedsiębiorstwa.
5. Weryfikator opracowuje ogólne i szczegółowe kryteria w zakresie kompetencji odpowiadające kryteriom ustanowionym w art. 31 ust. 4 oraz art. 31, 32 i 33.
6. Weryfikator regularnie, a przynajmniej raz w roku, monitoruje działania całego personelu podejmującego działania weryfikacyjne w celu potwierdzenia zachowania kompetencji.
7. Weryfikator regularnie dokonuje przeglądu procedury zachowania kompetencji, o której mowa w ust. 1, w celu zapewnienia, aby:
 - a) kryteria w zakresie kompetencji, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b), były opracowywane zgodnie z wymogami w zakresie kompetencji;
 - b) rozwiązano wszystkie ewentualne problemy określone w związku z ustalaniem ogólnych i szczegółowych kryteriów w zakresie kompetencji na podstawie ust. 2 lit. a) i b);
 - c) stosownie do sytuacji aktualizowano i utrzymywano wszystkie wymogi w procedurze zachowania kompetencji.
8. Weryfikator korzysta z systemu rejestracji wyników działań prowadzonych w ramach procedury zachowania kompetencji, o której mowa w ust. 1.

9. Kompetencje oraz działania audytora FuelEU w transporcie morskim i audytora wiodącego FuelEU w transporcie morskim ocenia wystarczająco wykwalifikowany ewaluator. Ewaluator ten monitoruje takich audytorów podczas weryfikacji sprawozdania FuelEU lub częściowego sprawozdania FuelEU w obiekcie przedsiębiorstwa, zależnie od przypadku, w celu ustalenia, czy spełniają oni kryteria w zakresie kompetencji.

10. W przypadku gdy członek personelu nie wykaże, że kryteria w zakresie kompetencji dla konkretnego zadania przydzielonego temu członkowi zostały w pełni spełnione, weryfikator określa i organizuje dodatkowe szkolenie lub nadzorowaną praktykę zawodową dla tego członka personelu. Weryfikator monitoruje tego członka, dopóki nie wykaże on weryfikatorowi zgodności z kryteriami w zakresie kompetencji.

Artykuł 31

Zespoły weryfikacyjne

1. Na potrzeby każdego zlecenia weryfikacji weryfikator kompletuje zespół weryfikacyjny zdolny do realizacji działań weryfikacyjnych, o których mowa w art. 4–29.
2. W skład zespołu weryfikacyjnego wchodzi co najmniej jeden audytor wiodący FuelEU w transporcie morskim oraz, w stosownych przypadkach w świetle zrozumienia przez weryfikatora złożoności zadań, jakie należy wykonać oraz jego zdolności do przeprowadzenia niezbędnej oceny ryzyka, odpowiednia liczba audytorów FuelEU w transporcie morskim i ekspertów technicznych.
3. Do celów niezależnego przeglądu działań weryfikacyjnych związanych z określonym zleceniem weryfikacji weryfikator wyznacza osobę dokonującą niezależnego przeglądu, która nie może wchodzić w skład zespołu weryfikacyjnego.
4. Członkowie zespołu muszą dokładnie rozumieć swoją szczególną rolę w procesie weryfikacji oraz muszą być w stanie w stanie skutecznie porozumiewać się w języku wymaganym do: (i) wykonania ich zadań weryfikacyjnych; oraz (ii) analizowania informacji przedstawionych przez przedsiębiorstwo.
5. Jeśli zespół weryfikacyjny składa się z jednej osoby, taka osoba musi spełniać wszystkie wymogi w zakresie kompetencji dotyczące audytora FuelEU w transporcie morskim i audytora wiodącego FuelEU w transporcie morskim, a także wymogi określone w ust. 32.

Artykuł 32

Wymogi w zakresie kompetencji dotyczące audytorów FuelEU w transporcie morskim i audytorów wiodących FuelEU w transporcie morskim

1. Audytorzy FuelEU w transporcie morskim są uprawnieni do oceny planów monitorowania oraz weryfikacji zarówno sprawozdań FuelEU, jak i częściowych sprawozdań FuelEU zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.
2. Do celów ust. 1 audytorzy FuelEU w transporcie morskim muszą posiadać co najmniej następującą wiedzę:
 - a) znajomość rozporządzenia (UE) 2023/1805 i powiązanego prawodawstwa wtórnego oraz odpowiednich wytycznych wydanych przez Komisję i państwa członkowskie;
 - b) wiedzę i doświadczenie w zakresie audytu danych i informacji, w tym:
 - (i) metodyki audytu danych i informacji, stosowania poziomu istotności oraz oceny istotności zniekształceń;
 - (ii) analizy ryzyka nieodłącznego i ryzyka zawodności systemów kontroli wewnętrznej;
 - (iii) technik pobierania prób w odniesieniu do pobierania prób danych i sprawdzania działań kontrolnych;
 - (iv) oceny systemów danych i informacji, systemów informatycznych, działań w zakresie przepływu danych, działań kontrolnych, systemów kontroli oraz procedur odnoszących się do działań kontrolnych.
3. Ponadto uwzględnia się specyficzną wiedzę branżową oraz doświadczenie w zakresie odpowiednich aspektów wyszczególnionych w załączniku V.

4. Oprócz wymogów dotyczących kompetencji audytora FuelEU w transporcie morskim określonych w ust. 1, 2 i 3 audytor wiodący FuelEU w transporcie morskim wykazuje kompetencje do kierowania zespołem weryfikacyjnym i jest odpowiedzialny za przeprowadzenie działań weryfikacyjnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 33

Wymogi w zakresie kompetencji dotyczące osób dokonujących niezależnego przeglądu

1. Osoba dokonująca niezależnego przeglądu musi posiadać uprawnienia zapewniające jej możliwość dokonania przeglądu projektu konkluzji z oceny planu monitorowania, projektu sprawozdania z weryfikacji oraz wewnętrznej dokumentacji weryfikacji zgodnie z art. 36.
2. Osoba dokonująca niezależnego przeglądu musi spełniać wymogi w zakresie kompetencji dotyczące audytorów wiodących FuelEU w transporcie morskim, o których to wymogach mowa w art. 32.
3. W celu oceny, czy wewnętrzna dokumentacja weryfikacji jest pełna i czy w trakcie wykonywania działań weryfikacyjnych zebrano wystarczające dowody, osoba dokonująca niezależnego przeglądu musi mieć kompetencje niezbędne do:
 - a) analizy dostarczonych informacji i potwierdzenia ich kompletności i integralności;
 - b) stwierdzania braku informacji lub kwestionowania sprzecznych informacji;
 - c) sprawdzania ścieżek danych w celu oceny, czy wewnętrzna dokumentacja weryfikacji jest kompletna i zapewnia wystarczające informacje na poparcie projektu konkluzji z oceny planu monitorowania, projektu sprawozdania z weryfikacji oraz konkluzji przeanalizowanych w ramach przeglądu wewnętrznego.

Artykuł 34

Korzystanie z pomocy ekspertów technicznych

1. Prowadząc działania weryfikacyjne, weryfikator może korzystać z pomocy ekspertów technicznych posiadających szczegółową wiedzę teoretyczną i fachową w danej dziedzinie, niezbędną w celu wsparcia audytora FuelEU w transporcie morskim i audytora wiodącego FuelEU w transporcie morskim w prowadzeniu działań weryfikacyjnych.
2. Jeśli osoba dokonująca niezależnego przeglądu nie dysponuje kompetencjami potrzebnymi do oceny określonej kwestii w procesie oceny, weryfikator zwraca się o wsparcie eksperta technicznego.
3. Ekspert techniczny dysponuje kompetencjami i wiedzą fachową niezbędnymi do skutecznego wsparcia audytora FuelEU w transporcie morskim i audytora wiodącego FuelEU w transporcie morskim lub, w razie potrzeby, osoby dokonującej niezależnego przeglądu, w dziedzinie, w odniesieniu do której potrzebna jest jego wiedza fachowa. Ekspert techniczny dysponuje ponadto wystarczającą wiedzą i wystarczającymi kompetencjami, o których mowa w art. 32.
4. Ekspert techniczny podejmuje się wskazanych zadań pod kierownictwem i na pełną odpowiedzialność osoby dokonującej niezależnego przeglądu lub audytora wiodącego FuelEU w transporcie morskim z zespołu weryfikacyjnego, w którym działa ekspert techniczny.

Artykuł 35

Procedury odnoszące się do działań weryfikacyjnych

1. Weryfikatorzy ustanawiają, dokumentują, wdrażają i utrzymują co najmniej jedną procedurę lub jeden proces na potrzeby działań weryfikacyjnych, o których mowa w art. 4–29.
2. Ustanawiając i wdrażając takie procedury i procesy, weryfikator prowadzi działania zgodnie z normą zharmonizowaną ustanowioną rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 w odniesieniu do wymogów dotyczących organów ds. walidacji i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych wykorzystywanych na potrzeby akredytacji lub innych form uznawania.

3. Weryfikatorzy ustanawiają, dokumentują, wdrażają i utrzymują system zarządzania jakością zapewniający spójny rozwój, wdrożenie, doskonalenie i przeglądy procedur i procesów zgodnie z normą zharmonizowaną, o której mowa w ust. 2.
4. System zarządzania jakością, o którym mowa w ust. 3, obejmuje następujące elementy:
 - a) strategię i zakres odpowiedzialności;
 - b) przegląd zarządzania;
 - c) audyty wewnętrzne;
 - d) działania naprawcze;
 - e) działania służące zapobieganiu ryzyku i wykorzystywaniu szans oraz działania zapobiegawcze;
 - f) kontrolę udokumentowanych informacji.
5. Ponadto weryfikatorzy ustanawiają następujące procedury, procesy i mechanizmy zgodnie z normą zharmonizowaną, o której mowa w ust. 2:
 - a) proces i politykę komunikacji z przedsiębiorstwem;
 - b) odpowiednie mechanizmy zabezpieczające poufność uzyskiwanych informacji;
 - c) proces rozpatrywania odwołań składanych przez przedsiębiorstwa;
 - d) proces rozpatrywania skarg przedsiębiorstw, w tym orientacyjną skalę czasową;
 - e) proces sporządzania zrewidowanego sprawozdania z weryfikacji w przypadku stwierdzenia błędu w sprawozdaniu z weryfikacji, sprawozdaniu FuelEU lub częściowym sprawozdaniu FuelEU po przekazaniu przedsiębiorstwu przez weryfikatora sprawozdania z weryfikacji;
 - f) procedurę lub proces zlecenia działań weryfikacyjnych innym organizacjom;
 - g) procedurę lub proces gwarantujący, że weryfikator bierze na siebie pełną odpowiedzialność za działania weryfikacyjne realizowane przez personel kontraktowy;
 - h) procesy zapewniające właściwe funkcjonowanie systemu zarządzania jakością, o którym mowa w ust. 3, w tym następujące procesy:
 - (i) procesy służące przeglądowi systemu zarządzania jakością co najmniej raz w roku, przy czym okres między przeglądami nie powinien być dłuższy niż 15 miesięcy;
 - (ii) procesy służące przeprowadzaniu audytów wewnętrznych co najmniej raz w roku, przy czym okres między audytami wewnętrznymi nie powinien być dłuższy niż 15 miesięcy;
 - (iii) procesy służące identyfikacji niezgodności w działaniach weryfikatora i zarządzania nimi oraz podejmowania działań naprawczych w celu usunięcia tych niezgodności;
 - (iv) procesy służące identyfikacji ryzyka i szans w ramach działań weryfikatora oraz podejmowanie działań zapobiegawczych w celu ograniczenia tego ryzyka;
 - (v) procesy służące kontroli udokumentowanych informacji.

Artykuł 36

Wewnętrzna dokumentacja weryfikacji

1. Weryfikator przygotowuje i sporządza wewnętrzną dokumentację weryfikacji zawierającą co najmniej:
 - a) wyniki zrealizowanych działań weryfikacyjnych;
 - b) plan weryfikacji, analizę strategiczną i ocenę ryzyka;
 - c) wystarczające informacje na poparcie oceny planu monitorowania i projektu sprawozdania z weryfikacji, w tym należyte uzasadnienie, dlaczego zniekształcenia uznano za istotne lub nie.

2. Wewnętrzną dokumentację weryfikacji sporządza się w taki sposób, aby osoba dokonująca niezależnego przeglądu, o której mowa w art. 8 i 24, oraz krajowa jednostka akredytująca mogły ocenić, czy weryfikację przeprowadzono zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 37

Rejestry i komunikacja

1. Weryfikatorzy prowadzą rejestry i zarządzają nimi w celu wykazania zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w tym w zakresie kompetencji i bezstronności personelu.
2. Weryfikator regularnie udostępnia informacje przedsiębiorstwu zgodnie z normą zharmonizowaną, o której mowa w art. 35 ust. 2.
3. Weryfikatorzy zapewniają poufność informacji uzyskanych podczas weryfikacji zgodnie z normą zharmonizowaną, o której mowa w art. 35 ust. 2.

Artykuł 38

Niezależność i bezstronność

1. Weryfikator jest niezależny od przedsiębiorstwa, a prowadząc działania weryfikacyjne, zachowuje bezstronność.
2. Aby zagwarantować niezależność i bezstronność, weryfikator ani żadna część tego samego podmiotu prawnego nie może być przedsiębiorstwem, właścicielem przedsiębiorstwa, ani też jego własnością, a ponadto weryfikator nie może mieć z danym przedsiębiorstwem powiązań, które mogłyby wpływać na jego niezależność i bezstronność.
3. Weryfikatorzy są zorganizowani w sposób zabezpieczający ich obiektywność, niezależność i bezstronność. Stosuje się odnośne wymogi określone w normie zharmonizowanej, o której mowa w art. 35 ust. 2.
4. Weryfikatorzy nie prowadzą działań weryfikacyjnych na rzecz przedsiębiorstwa stwarzającego niedopuszczalne zagrożenie dla ich bezstronności lub w odniesieniu do którego pozostają w konflikcie interesów. Weryfikator nie wykorzystuje personelu ani pracowników kontraktowych do oceny planu monitorowania ani do weryfikacji sprawozdania FuelEU i częściowego sprawozdania FuelEU, która to ocena lub weryfikacja mogłaby wiązać się z rzeczywistym lub potencjalnym konfliktem interesów. Ponadto weryfikator gwarantuje, że działania personelu lub organizacji nie będą miały wpływu na poufność, obiektywność, niezależność i bezstronność weryfikacji. W tym celu weryfikator monitoruje ryzyko dla bezstronności i podejmuje odpowiednie działania w celu przeciwdziałania temu ryzyku.
5. Uznaje się, że weryfikator znajduje się w sytuacji konfliktu interesów ze względu na powiązania z przedsiębiorstwem w szczególności w każdym z następujących przypadków:
 - a) jeśli powiązanie między weryfikatorem a przedsiębiorstwem opiera się na posiadaniu wspólnego właściciela, wspólnym zarządzaniu, wspólnym kierownictwie lub personelu, współdzielonych zasobach, wspólnych finansach oraz wspólnych umowach lub wspólnym marketingu;
 - b) jeśli przedsiębiorstwo korzystało z usług konsultacyjnych, o których mowa w ust. 7 lit. a), lub z pomocy technicznej, o której mowa w ust. 7 lit. b), ze strony jednostki konsultacyjnej, jednostki ds. pomocy technicznej lub innej organizacji posiadającej powiązania z weryfikatorem zagrażające bezstronności weryfikatora.
6. Do celów ust. 5 lit. b) uznaje się, że weryfikator nie jest bezstronny, jeśli powiązania między nim a jednostką konsultacyjną, jednostką ds. pomocy technicznej lub inną organizacją opierają się na posiadaniu wspólnego właściciela, wspólnym zarządzaniu, wspólnym kierownictwie lub personelu, współdzielonych zasobach, wspólnych finansach, wspólnych umowach lub wspólnym marketingu oraz wspólnej płatności prowizji od sprzedaży bądź innej zachęty do rekomendowania usług nowym klientom.
7. Uznaje się, że niedopuszczalne zagrożenie dla bezstronności lub konflikt interesów powstają, jeśli weryfikator lub dowolna część tego samego podmiotu prawnego świadczą dla przedsiębiorstwa:

- a) usługi konsultacyjne w związku z opracowaniem części procedury monitorowania i raportowania opisanej w planie monitorowania, w tym w związku z opracowaniem metodyki monitorowania, sporządzeniem sprawozdania FuelEU lub częściowego sprawozdania FuelEU oraz sporządzeniem planu monitorowania;
 - b) pomoc techniczną w opracowaniu lub utrzymaniu systemu monitorowania i raportowania emisji lub innych istotnych informacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805.
8. Weryfikatorzy nie zlecają na zewnątrz niezależnego przeglądu ani sporządzenia sprawozdania z weryfikacji.
9. W przypadku gdy weryfikatorzy zlecają na zewnątrz inne działania weryfikacyjne, przedsiębiorstwa będące podwykonawcami spełniają wymogi określone w normie zharmonizowanej, o której mowa w art. 35 ust. 2.
10. Zlecenie osobom fizycznym prowadzenia działań weryfikacyjnych nie stanowi jednak zlecenia na zewnątrz do celów ust. 9, jeśli weryfikator, zlecając działania takim osobom, bierze pełną odpowiedzialność za działania weryfikacyjne realizowane przez personel kontraktowy.
11. W przypadku zlecenia osobom fizycznym prowadzenia działań weryfikacyjnych weryfikator wymaga od tych osób podpisania uzgodnienia, że przestrzegają one procedur weryfikatora i że nie zachodzi konflikt interesów przy przeprowadzaniu tych działań weryfikacyjnych.
12. Weryfikatorzy ustanawiają, dokumentują, wdrażają i utrzymują procedurę mającą na celu zapewnienie ich stałej bezstronności i niezależności, a także stałej bezstronności i niezależności części tego samego podmiotu prawnego, innych organizacji, o których mowa w ust. 6, oraz personelu i pracowników kontraktowych uczestniczących w weryfikacji. Taka procedura obejmuje mechanizm zabezpieczający bezstronność i niezależność weryfikatora oraz spełnia odnośne wymogi określone w normie zharmonizowanej, o której mowa w art. 35.
13. Podczas weryfikacji przedsiębiorstwa, które już zweryfikowano w poprzednich latach, weryfikator uwzględni ryzyko dla bezstronności i wprowadza niezbędne środki w celu ograniczenia ryzyka dla bezstronności.

Artykuł 39

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 września 2024 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 26 lipca 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

WZÓR SPRAWOZDANIA FuelEU

CZĘŚĆ A

DANE IDENTYFIKACYJNE STATKU I PRZEDSIĘBIORSTWA

- a) Nazwa statku;
- b) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla statku;
- c) port rejestracji;
- d) port macierzysty (jeżeli nie jest tożsamy z portem rejestracji);
- e) kategoria statku ⁽¹⁾;
- f) klasa lodowa statku ⁽²⁾;
- g) efektywność techniczna statku wyrażona za pomocą jednego z następujących wskaźników:
 - 1) wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub wskaźnik efektywności energetycznej statku istniejącego (EEXI), jeżeli jest to wymagane w przepisach 22 i 23 w rozdziale 4 załącznika VI do konwencji MARPOL, wyrażony w gramach CO₂/tonomilę morską;
 - 2) szacowana wartość indeksu (EIV) obliczona zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 pkt 63, wyrażona w gramach CO₂/tonomilę morską;
- h) nazwa właściciela statku;
- i) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla zarejestrowanego właściciela;
- j) adres właściciela statku: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo;
- k) nazwa przedsiębiorstwa (jedynie jeżeli nie jest właścicielem statku);
- l) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla przedsiębiorstwa (jedynie jeżeli nie jest właścicielem statku);
- m) następujące dane dotyczące osoby wyznaczonej do kontaktów w przedsiębiorstwie:
 - imię i nazwisko: tytuł, imię, nazwisko, nazwa przedsiębiorstwa, stanowisko;
 - adres: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo;
 - numer telefonu;
 - e-mail.

CZĘŚĆ B

DANE IDENTYFIKUJĄCE WERYFIKATORA

- a) Nazwa weryfikatora;
- b) adres przedsiębiorstwa i adres jego głównego miejsca prowadzenia działalności: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo;
- c) numer akredytacji.

CZĘŚĆ C

INFORMACJE DOTYCZĄCE STOSOWANEJ METODY MONITOROWANIA I ODNOŚNEGO POZIOMU NIEPEWNOŚCI

- a) Metoda monitorowania stosowana w odniesieniu do poszczególnych konsumentów paliwa;
- b) odnośny poziom niepewności wyrażony w % (w odniesieniu do zastosowanej metody monitorowania).

⁽¹⁾ Wybrać jedną z kategorii, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2023/2449 (Dz.U. L, 2023/2449, 7.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2449/oj).

⁽²⁾ Obowiązkowo w celu wyłączenia dodatkowej energii zużytej ze względu na klasę lodową statku lub żeglugę w warunkach lodowych.

CZĘŚĆ D

DANE DOTYCZĄCE REJSU

- a) Port wyjścia i port przybycia, łącznie z godziną GMT/UTC wyjścia z portu i przybycia do portu;
- b) czas cumowania;
- c) port: nazwa, lokalizacja (LOCODE);
- d) czas cumowania przy nabrzeżu lub czas spędzony na kotwiczowisku, lub oba te okresy, w godzinach.

CZĘŚĆ E

ZUŻYCIE ENERGII

- a) W odniesieniu do każdego statku, do którego ma zastosowanie art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2023/1805, podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu i korzystanie z energii elektrycznej z lądu:
 - port: nazwa, położenie (LOCODE), terminal lub miejsce postoju,
 - czas cumowania przy nabrzeżu i czas spędzony na kotwiczowisku, w stosownych przypadkach, godziny podłączenia zasilania energią elektryczną z lądu: szczegóły dotyczące punktu przyłączenia,
 - energia dostarczona: część mocy przypisana do punktu zasilania (w stosownych przypadkach) [kW], zużycie energii elektrycznej (kWh) w okresie rozliczeniowym, informacje na temat mocy szczytowej (jeżeli są dostępne),
 - pomiary;
- b) w stosownych przypadkach wyjątki dotyczące podłączeń zasilania energią elektryczną z lądu wymienione w art. 6 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- c) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas cumowania przy nabrzeżu i na kotwiczowisku, wyrażona w tonach:
 - 1) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego w portach zawinięcia na wyspie państwa członkowskiego, na której na stałe mieszka mniej niż 200 000 osób i która jest zwolniona przez państwo członkowskie na podstawie art. 2 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - 2) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego w portach zawinięcia w regionach najbardziej oddalonych i zwolniona przez państwo członkowskie na podstawie art. 2 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- d) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego na morzu, wyrażona w tonach:
 - 1) całkowita ilość każdego rodzaju zużytego paliwa objętego zakresem art. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - 2) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego we wszystkich rejsach między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;
 - 3) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
 - 4) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego we wszystkich rejsach odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;
 - 5) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas wszystkich rejsów przybywających do lub wychodzących z portu zawinięcia znajdującego się w regionie najbardziej oddalonym podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;
 - 6) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego we wszystkich rejsach 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, zwolnionym przez państwo członkowskie na podstawie art. 2 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - 7) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego we wszystkich rejsach między portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym a innym portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym, zwolnionym przez państwo członkowskie na podstawie art. 2 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1805;

- 8) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego we wszystkich rejsach międzynarodowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub umów o świadczenie usług publicznych do portów zawinięcia w innych państwach członkowskich, zwolnionych przez państwo członkowskie na podstawie art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
 - 9) zagregowana ilość każdego rodzaju paliwa zużytego we wszystkich rejsach na podstawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych lub umów o świadczenie usług publicznych do portów zawinięcia w innych państwach członkowskich zwolnionych przez państwo członkowskie na podstawie art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- e) ilość energii elektrycznej dostarczonej na statek za pośrednictwem zasilania energią elektryczną z lądu;
 - f) dla każdego rodzaju paliwa zużytego podczas cumowania przy nabrzeżu, na kotwiczowisku oraz zużytego na morzu:
 - 1) dolna wartość kaloryczna;
 - 2) współczynniki emisji „od źródła energii do zbiornika paliwa”;
 - 3) współczynniki emisji CfCO₂;
 - 4) współczynniki emisji CfCH₄;
 - 5) współczynniki emisji CfN₂O;
 - 6) CSlip związany z różnymi konsumentami paliwa znajdującymi się na pokładzie;
 - g) ilość energii z technologii bezemisyjnej ⁽³⁾ zużytej podczas cumowania;
 - h) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużyta na morzu;
 - i) współczynnik motywujący dla napędu wiatrowego.

CZĘŚĆ F

DANE DO CELÓW ZASTOSOWANIA ZWOLNIEŃ W ZWIĄZKU Z KLASĄ LODOWĄ I ŻEGLUGĄ W WARUNKACH LODOWYCH

- a) Klasa lodowa statku ⁽⁴⁾;
- b) dane, które należy zgłosić, jeżeli przedsiębiorstwo zwróci się o wyłączenie dodatkowej energii spowodowanej żeglugą w warunkach lodowych z zakresu energii zużytej na statku:
 - 1) data, godzina (czas UTC) i pozycja w momencie wejścia na obszar zalodzenia i wyjścia z niego;
 - 2) odległość przebyta podczas żeglugi w warunkach lodowych;
 - 3) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas żeglugi w warunkach lodowych;
 - 4) całkowita odległość przebyta w trakcie wszystkich rejsów w okresie sprawozdawczym.

⁽³⁾ Magazynowanie na statku energii elektrycznej z produkcji energii na morzu, magazynowanie na statku energii elektrycznej z zasilania energią elektryczną z lądu, magazynowanie na statku energii elektrycznej z wymiany akumulatorów, produkcja energii elektrycznej na statku z energii wiatrowej lub produkcja energii elektrycznej na statku z energii słonecznej.

⁽⁴⁾ Obowiązkowo w celu wyłączenia dodatkowej energii zużytej ze względu na klasę lodową statku lub żeglugę w warunkach lodowych.

ZAŁĄCZNIK II

WZÓR SPRAWOZDANIA Z WERYFIKACJI FuelEU

CZĘŚĆ A

DANE IDENTYFIKACYJNE STATKU, PRZEDSIĘBIORSTWA I WERYFIKATORA

- a) Nazwa statku;
- b) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla statku;
- c) port rejestracji;
- d) port macierzysty (jeżeli nie jest tożsamy z portem rejestracji);
- e) kategoria statku ⁽¹⁾;
- f) klasa lodowa statku ⁽²⁾;
- g) efektywność techniczna statku (dobrowolnie) wyrażona za pomocą jednego z następujących wskaźników:
 - 1) wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub wskaźnik efektywności energetycznej statku istniejącego (EEXI), jeżeli jest to wymagane w przepisach 22 i 23 w rozdziale 4 załącznika VI do konwencji MARPOL, wyrażony w gramach CO₂/tonomilę morską;
 - 2) szacowana wartość indeksu (EIV) obliczona zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 pkt 63, wyrażona w gramach CO₂/tonomilę morską;
- h) nazwa właściciela statku;
- i) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla zarejestrowanego właściciela;
- j) adres właściciela statku: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo;
- k) nazwa przedsiębiorstwa (jedynie jeżeli nie jest właścicielem statku);
- l) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla przedsiębiorstwa (jedynie jeżeli nie jest właścicielem statku);
- m) dane osoby wyznaczonej do kontaktów w przedsiębiorstwie:
 - 1) imię i nazwisko: tytuł, imię, nazwisko, nazwa przedsiębiorstwa, stanowisko;
 - 2) adres: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo;
 - 3) numer telefonu;
 - 4) e-mail;
- n) weryfikator oceniający sprawozdanie FuelEU:
 - 1) nazwa weryfikatora;
 - 2) numer akredytacji;
- o) zespół audytorski FuelEU w transporcie morskim:
 - 1) audytor wiodący FuelEU w transporcie morskim: nazwa, tytuł, imię, nazwisko, stanowisko;
 - 2) wykaz audytorów FuelEU w transporcie morskim: nazwa, tytuł, imię, nazwisko, stanowisko.

CZĘŚĆ B

PODSUMOWANIE PROCEDUR STOSOWANYCH PODCZAS WERYFIKACJI

- a) Zakres i cele weryfikacji;
- b) odniesienie do sprawozdania FuelEU i okresu sprawozdawczego objętego weryfikacją;
- c) odniesienie do planu monitorowania dotyczącego okresu sprawozdawczego;
- d) opis metodyki i różnych działań przeprowadzonych podczas weryfikacji;
- e) streszczenie zmian w planie monitorowania i danych dotyczących działania w okresie sprawozdawczym;

⁽¹⁾ Wybrać jedną z kategorii, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2023/2449.

⁽²⁾ Obowiązkowo w celu wyłączenia dodatkowej energii zużytej ze względu na klasę lodową statku lub żeglugę w warunkach lodowych.

- f) przeprowadzone wizyty w obiekcie i wirtualne wizyty w obiekcie lub powody rezygnacji z nich.

CZĘŚĆ C

WYNIKI WERYFIKACJI SPRAWOZDANIA FuelEU

- a) Ustalenia z weryfikacji: zalecenia dotyczące usprawnień;
- b) ustalenia z weryfikacji: niezgodności;
- c) ustalenia z weryfikacji: istotne zniekształcenia;
- d) podsumowanie: oświadczenie weryfikatora.

—

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR SALDA ZGODNOŚCI FuelEU

CZĘŚĆ A

DANE IDENTYFIKACYJNE STATKU, PRZEDSIĘBIORSTWA I WERYFIKATORA

- a) Nazwa statku;
- b) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla statku;
- c) port rejestracji;
- d) port macierzysty (jeżeli nie jest tożsamy z portem rejestracji);
- e) kategoria statku ⁽¹⁾;
- f) klasa lodowa statku ⁽²⁾;
- g) nazwa przedsiębiorstwa żeglugowego;
- h) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla przedsiębiorstwa;
- i) weryfikator:
 - 1) nazwa weryfikatora;
 - 2) numer akredytacji.

CZĘŚĆ B

INTENSYWNOŚĆ EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH POCHODZĄCYCH ZE ZUŻYCIA ENERGII NA STATKU

- a) Średnia roczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, zgodnie z metodą określoną w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2023/1805;
- b) ilość energii zużywanej rocznie na statku, z wyłączeniem energii pochodzącej z zasilania energią elektryczną z lądu;
- c) ilość energii zużywanej rocznie na statku pochodzącej z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego;
- d) ilość energii zużywanej rocznie z zasilania energią elektryczną z lądu;
- e) ilość energii zużytej na statku z innych źródeł energii.

CZĘŚĆ C

SALDO ZGODNOŚCI STATKÓW

Saldo zgodności statku, zgodnie ze wzorem określonym w części A lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2023/1805.

CZĘŚĆ D

NIEZGODNE Z PRZEPISAMI ZAWINIĘCIA DO PORTU

- a) Port: nazwa, położenie (LOCODE), terminal lub miejsce postoju;
- b) czas cumowania przy nabrzeżu lub czas spędzony na kotwiczowisku, lub oba te okresy, w godzinach;
- c) zapotrzebowanie na energię elektryczną podczas cumowania;
- d) właściwy organ portu.

⁽¹⁾ Wybrać jedną z kategorii, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2023/2449.

⁽²⁾ Obowiązkowo w celu wyłączenia dodatkowej energii zużytej ze względu na klasę lodową statku lub żeglugę w warunkach lodowych.

CZĘŚĆ E

IŁOŚĆ ZUŻYTEJ ENERGII

- a) Roczne zużycie energii na statku, z wyłączeniem energii z zasilania energią elektryczną z lądu;
- b) roczne zużycie energii na statku z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego.

—

ZAŁĄCZNIK IV

SZABLON DOKUMENTU ZGODNOŚCI FuelEU

Niniejszy dokument stanowi poświadczenie, że po ocenie sprawozdania FuelEU obejmującego okres sprawozdawczy „ROK N-1” i odpowiednich wyliczeniach salda zgodności, statek „NAZWA” został uznany za zgodny z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/1805.

Niniejszy dokument zgodności wydano dnia „DZIEŃ/MIESIĄC/ROK N”.

Niniejszy dokument zgodności jest powiązany ze sprawozdaniem FuelEU nr „NUMER” i jest ważny do 30 CZERWCA „ROK N + 1”, 18 miesięcy po zakończeniu okresu sprawozdawczego lub do czasu wydania nowego dokumentu na ten sam okres lub do czasu jego uchylenia przez państwo administrujące.

CZĘŚĆ A

DANE DOTYCZĄCE STATKU

- a) Nazwa statku;
- b) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla statku;
- c) port rejestracji;
- d) port macierzysty (jeżeli nie jest tożsamy z portem rejestracji);
- e) kategoria statku ⁽¹⁾;
- f) państwo bandery/rejestracji;
- g) pojemność brutto.

CZĘŚĆ B

DANE DOTYCZĄCE WŁAŚCICIELA STATKU

- a) Nazwa właściciela statku;
- b) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela dla właściciela;
- c) adres właściciela statku: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo;

CZĘŚĆ C

DANE PRZEDSIĘBIORSTWA SPEŁNIAJĄCEGO OBOWIĄZKI PRZEWDZIANE W ROZPORZĄDZENIU (UE) 2023/1805 (WYPEŁNIĆ OPCJONALNIE)

- a) Nazwa przedsiębiorstwa;
- b) niepowtarzalny numer identyfikacyjny IMO przedsiębiorstwa i zarejestrowanego właściciela;
- c) charakter działalności przedsiębiorstwa ⁽²⁾;
- d) adres przedsiębiorstwa: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo.

CZĘŚĆ D

WERYFIKATOR ⁽³⁾

- a) Numer akredytacji;
- b) nazwa weryfikatora;
- c) adres weryfikatora i adres jego głównego miejsca prowadzenia działalności: miejscowość, stan/okręg/region, kod pocztowy, państwo.

⁽¹⁾ Wybrać jedną z kategorii, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2023/2449.

⁽²⁾ „właściciel statku i przedsiębiorstwo objęte ISM” lub „przedsiębiorstwo objęte ISM odrębne od właściciela statku”.

⁽³⁾ Weryfikator, który wydał sprawozdanie z weryfikacji.

ZAŁĄCZNIK V

WIEDZA I DOŚWIADCZENIE W SEKTORZE MORSKIM

Do celów art. 32 ust. 3 uwzględnia się wiedzę i doświadczenie w odniesieniu do następujących kwestii:

- zrozumienie odpowiednich prawideł w ramach Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (konwencja MARPOL) i konwencji SOLAS, takich jak: przepisy dotyczące efektywności energetycznej statków⁽¹⁾, kodeks techniczny NOx⁽²⁾, przepisy w zakresie tlenków siarki⁽³⁾, przepisy w zakresie jakości olejów paliwowych⁽⁴⁾, kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym z 2008 r. oraz odpowiednie wytyczne, takie jak wytyczne dotyczące opracowania Planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP);
- możliwe efekty synergii między rozporządzeniem (UE) 2023/1805, rozporządzeniem (UE) 2015/757, istniejącymi systemami zarządzania w sektorze morskim (np. kodeksem ISM) oraz innymi odpowiednimi wytycznymi sektorowymi (np. wytycznymi dotyczącymi opracowania SEEMP);
- konsumenci paliwa na pokładzie statku;
- rejestracja rejsów i procedury zapewniające kompletność i poprawność wykazu rejsów (przedłożonego przez przedsiębiorstwo);
- wiarygodne źródła zewnętrzne (w tym dane z systemu śledzenia statków), które mogą posłużyć do krzyżowego sprawdzenia informacji z danymi ze statków;
- metody obliczania zużycia paliwa i energii elektrycznej pobieranej z lądu stosowane przez statki w praktyce;
- stosowanie poziomów niepewności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805 i rozporządzeniem (UE) 2015/757 i odpowiednimi wytycznymi;
- stosowanie współczynników emisji w odniesieniu do wszystkich paliw stosowanych na statku, w tym LNG, biopaliw, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i innych paliw alternatywnych;
- rozumienie zagadnień certyfikacji paliw zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁽⁵⁾;
- postępowanie z paliwem, oczyszczanie paliwa, układy zbiorników;
- konserwacja statku/kontrola jakości urządzeń pomiarowych;
- dokumenty bunkrowania, w tym kwity bunkrowe;
- dzienniki operacyjne, streszczenia dokumentacji dotyczącej rejsu, dokumentacji portowej, dzienniki pokładowe;
- dokumenty handlowe, np. umowy czarterowe, konosamenty;
- obowiązujące wymogi ustawowe;
- eksploatacja systemu bunkrowania statku;
- praktyczne określenie gęstości paliwa na statkach;
- procesy i działania związane z przepływem danych do celów obliczania przewożonego ładunku (wg objętości lub masy) mające zastosowanie do typów statków i działań na podstawie rozporządzenia (UE) 2023/1805 i rozporządzenia (UE) 2015/757;

⁽¹⁾ Prawidło 22, załącznik VI do konwencji MARPOL.

⁽²⁾ Zmieniony kodeks techniczny kontroli emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych (rezolucja MEPC.176(58), zmieniła rezolucją MEPC.177(58)).

⁽³⁾ Prawidło 14, załącznik VI do konwencji MARPOL.

⁽⁴⁾ Prawidło 18, załącznik VI do konwencji MARPOL.

⁽⁵⁾ 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>).

- procesy związane z przepływem danych wykorzystywane do obliczania przebytej odległości oraz czasu spędzonego na morzu i w porcie w odniesieniu do rejsów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1805; oraz
 - urządzenia i systemy techniczne stosowane na statku w celu określenia zużycia paliwa i energii elektrycznej pobieranej z lądu, prac transportowych oraz innych stosownych informacji.
-