

Nr. CELEX: 32015R0757 Nr. Natyral:2015/757 Versioni i konsoliduar: 01/01/2025		Legjislacioni shqiptar 1.Draft-VKM “Për monitorimin, raportimin dhe verifikimin e shkarkimeve të gazeve serrë nga transporti detar” 2. Ligj nr. 155/2020 për ndryshimet klimatike,i ndryshuar F – Përputhshmëri e plotë				
1	2	3	4	5	6	7
Article	Text	Refere nce	Article	Text	Conformity	Remarks
1	KAPITULLI I Neni 1 Qëllimi Kjo Rregullore përcakton rregullat për monitorimin, raportimin dhe verifikimin e saktë të shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse nga anijet që mbërrijnë në, ndodhen brenda në ose nisen nga portet nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, me qëllim që të promovohet reduktimi i	1	1	KAPITULLI I Neni 1 Qëllimi Kjo Rregullore përcakton rregullat për monitorimin, raportimin dhe verifikimin e saktë të shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse nga anijet që mbajnë flamurin shqiptar të cilat nga porti i fundit i zbarkimit, mbërrijnë në një port zbarkimi të vendosur në	F	

	shkarkimeve të gazeve serrë nga transporti detar në një mënyrë me kosto efektive.			territorin e Republikës së Shqipërisë ose nga një port zbarkimi, i vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë, mbërijnë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe midis porteve të zbarkimit që ndodhen në territorin e Republikës së Shqipërisë, me qëllim që të promovohet reduktimi i shkarkimeve të gazeve serrë nga transporti detar në një mënyrë me kosto efektive.		
2	Neni 2 Fusha e zbatimit 1. Kjo rregullore zbatohet për anijet me tonazh bruto mbi 5000 ton në lidhje me shkarkimet e gazeve serrë të çliruara gjatë udhëtimeve të tyre për transportin për qëllime tregtare të mallrave ose pasagjerëve nga porti i fundit i ndalesës së këtyre anijeve në një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe nga një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar për në portin e tyre të	1	2	Neni 2 Fusha e zbatimit 1. Kjo rregullore zbatohet për anijet me tonazh 5000 GT dhe mbi 5000 GT për shkarkimet GES gjatë udhëtimeve të kryera për transportin e mallrave dhe pasagjerëve për qëllime tregtare, që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit të anijes drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë, dhe nga një port zbarkimi i Republikës së	F	

	radhës, si dhe brenda porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar			Shqipërisë drejt portit të ardhshëm të zbarkimit si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë.		
	1a. Duke nisur nga data 1 Janar 2025, kjo rregullore do të zbatohet gjithashtu për anijet e transportit të përgjithshëm me tonazh bruto më pak se 5 000 t , por jo më pak se 400 t, në lidhje me shkarkimet e gazeve serrë të çliruara gjatë udhëtimeve të tyre për transportin e mallrave për qëllime tregtare nga porti i tyre i fundit i ndalesës në një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe nga një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar në portin e tyre të radhës, si dhe brenda porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar,	1		2. Kjo rregullore zbatohet për anijet me tonazh nën 5000 GT deri në 400 GT, por jo më të vogla se 400 GT, për shkarkimet GES gjatë udhëtimeve të kryera për transportin e mallrave me qëllime tregtare, që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë dhe nga një port zbarkimi në Republikën e Shqipërisë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë.	F	
	për anijet në det të hapur (offshore) me tonazh nën 5000 GT deri në 400 GT, por jo më të vogla se 400 GT për shkarkimet GES, që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti zbarkimi nën juridiksionin e një	1		3.Kjo rregullore zbatohet për anijet në det të hapur (offshore) me tonazh nën 5000 GT deri në 400 GT, por jo më të vogla se 400 GT për shkarkimet GES, që udhëtojnë nga porti i fundit i	F	

	Shteti Anëtar dhe nga një port zbarkimi nën juridiksionin e një Shteti Anëtar në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda juridiksionit të një Shteti Anëtar.			zbarkimit drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë dhe nga një port zbarkimi në Republikën e Shqipërisë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë		
	1b. Kjo rregullore zbatohet për anijet në det të hapur (offshore) me tonazh 5000 GT dhe mbi 5000 GT për shkarkimet GES që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti zbarkimi nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe nga një port zbarkimi nën juridiksionin e një Shteti Anëtar në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda juridiksionit të një Shteti Anëtar.	1		4.Kjo rregullore zbatohet për anijet në det të hapur (offshore) me tonazh 5000 GT dhe mbi 5000 GT për shkarkimet GES që udhëtojnë nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti zbarkimi në Republikën e Shqipërisë dhe nga një port zbarkimi në Republikën e Shqipërisë në portin e ardhshëm të zbarkimit, si dhe ndërmjet porteve të zbarkimit brenda Republikës së Shqipërisë	F	
	1c. Gazet serrë që mbulohen nga kjo Rregullore janë: (a) dioksidi i karbonit (CO2);	1		5. Gazet serrë që mbulohen nga kjo Rregullore janë: a) dioksidi i karbonit (CO2);	F	

	(b) metani (CH ₄), në lidhje me shkarkimet e çliruara nga viti 2024 e në vazhdim; dhe	1		b) metani (CH ₄)	F	
	(c) protoksidi i azotit (N ₂ O), në lidhje me shkarkimet e çliruara nga viti 2024 e në vazhdim. Kur kjo rregullore i referohet shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë ose totalit të gazit serrë të grumbulluar të shkarkuar, do të kuptohet se i referohet sasive totale të grumbulluara të secilit gaz veç e veç.	1		c) protokoksidi i azotit (N ₂ O) Kur kjo rregullore i referohet shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë ose totalit të gazit serrë të grumbulluar të shkarkuar, nenkuptohet se i referohet sasive totale të grumbulluara të secilit gaz veç e veç.	F	
	2. Kjo rregullore nuk zbatohet për anijet luftarake, anijet ndihmëse detare, anijet e peshkimit ose përpunimit të peshkut, anijet prej druri të një ndërtimi primitiv, anijet që nuk lëvizin me mjete mekanike ose anijet qeveritare të përdorura për qëllime jotregtare.	1		6. Kjo rregullore nuk zbatohet për anijet luftarake, anijet ndihmëse detare, anijet e peshkimit ose përpunimit të peshkut, anijet prej druri të një ndërtimi primitiv, anijet që nuk lëvizin me mjete shtytëse mekanike ose anijet qeveritare të përdorura për qëllime jotregtare.	F	
				7. Autoriteti kompetent për zbatimin e kësaj rregullore është Drejtoria e Përgjithshme Detare.	F	Integruar ne kete rregullore per qellime sqaruese te metejshme.
3	Neni 3	1	3	Neni 3	F	

	Përkufizimet Për qëllimet e kësaj rregullore, zbatohen përkufizimet e mëposhtme: a) “Shkarkimet e gazeve serrë” do të thotë çlirimi i gazeve serrë të mbuluara nga kjo rregullore në përputhje me nenin 2(1c), nënparagrafi i parë, nga anijet;			Përkufizimet Për qëllimet e kësaj rregullore, zbatohen përkufizimet e mëposhtme: a) “Shkarkimet e gazeve serrë” nënkuptojnë çlirimin e gazeve serrë nga anijet që mbajnë flamurin shqiptar të mbuluara nga kjo rregullore në përputhje me pikën 5 të nenit 2;		
	(b) ‘Porti I thirrjes’” do të thotë port I thirrjes, sipas përkufizimit në nenin 3, pika (z), të Direktivës 2003/87/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit.	2			F	Perafruar ne nenin 3,pika 41 e LIGJ Nr. 155/2020 PËR NDRYSHIMET KLIMATIKE “Porti i zbarkimit” është porti, ku një anije ndalon për të ngarkuar ose për të shkarkuar ngarkesë, për të ngjitur apo për të zbritur pasagjerë ose porti, ku një mjet lundrues në det të hapur (offshore) ndalon për të ndërruar ekuipazhin. Nuk përfshihen ndalesat që kanë si qëllim të vetëm furnizimin me

						karburant, marrjen e furnizimeve të tjera, ndërrimin e ekuipazhit të një anijeje, të ndryshme nga ajo në det të hapur, hyrjen në dok ose riparimin e anijes dhe/ose të pajisjeve të saj, ndalesat në port kur mjeti ka nevojë për ndihmë ose është në rrezik, transferimet nga anija në anije të kryera jashtë porteve, ndalesat, me qëllimin e vetëm për t'u strehuar nga moti i pafavorshëm ose që bëhet i domosdoshëm për kryerjen e aktivitetit të kërkim-shpëtimit dhe ndalesat e anijeve të kontejnerëve në një port fqinj transporti kontejnerësh
	(c) “Udhëtim në det” nënkupton çdo lëvizje të një anijeje që buron ose përfundon në një port të thirrjes;	1		b) “Udhëtim në det” nënkupton çdo lëvizje të një anijeje që buron ose përfundon në një port të ndalesës;	F	

	(d) “Shoqëri” do të thotë shoqëria detare, siç përcaktohet në nenin 3, pika (w), të Direktivës 2003/87/KE.	2		c)“Kompani” në kuptimin e kësaj rregullore,do të thotë shoqëria e transportit detar sipas ligjit 155/2020“Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, duke përfshirë, zotëruesin e anijes ose çdo organ apo person tjetër, të tillë si menaxheri ose qiramarrësi, i cili ka marrë nga zotëruesi përgjegjësinë për funksionimin e anijes dhe, me marrjen e një përgjegjësie të tillë, ka rënë dakord të marrë përsipër të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë e vendosura nga Kodi Ndërkombëtar i Menaxhimit për Funksionimin e Sigurtë të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes, siç parashikohet në nenin 2, pika (d) të VKM-në Nr.809, datë 16 Nëntor 2016 “Për zbatimin e Kodit Ndërkombëtar të Menaxhimit të Sigurisë (ISM)”;	F	Neni 2,pika 43 e ligjit nr 155/2020”per ndryshimet klimatike i ndryshuar”
--	--	---	--	---	---	---

	(e) “Tonazhi bruto” (GT) do të thotë tonazhi bruto i llogaritur në përputhje me rregulloret e matjes së tonazhit të përfshira në Shtojcën I të Konventës Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, miratuar nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO) në Londër më 23 Qershor 1969, ose ndonjë konventë pasardhëse;	1		ç)“Tonazhi bruto” (GT) do të thotë tonazhi bruto i llogaritur në përputhje me rregulloret e matjes së tonazhit të përfshira në Shtojcën I të Konventës Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, miratuar nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO) në Londër më 23 Qershor 1969, aderuar nga RSH-ja me ligjin 8989 datë 23.01.2003 ose ndonjë konventë pasardhëse;	F	
	(f) “Verifikues” do të thotë person juridik që kryen veprimtari verifikimi dhe që është akredituar nga një organ kombëtar akreditimi, në përputhje me Rregulloren (KE) nr. 765/2008 dhe me këtë Rregullore;	3		d)“Verifikues” nënkupton një person juridik që kryen aktivitete verifikimi i cili është i akredituar nga një organ kombëtar akreditimi në përputhje me dispozitat e nenit 5 të ligjit nr. 116/2014 “Për akreditimin e organeve të vlerësimit të konformitetit në Republikën e Shqipërisë, te ndryshuar;	F	
	(g) “Verifikim” nënkupton aktivitetet e kryera nga një verifikues për të vlerësuar konformitetin e dokumenteve të	1		dh) “Verifikim” nënkupton aktivitetet e kryera nga një verifikues për të vlerësuar konformitetin e	F	

	transmetuara nga kompania me kërkesat e kësaj rregullore;			dokumenteve të transmetuara nga kompania me kërkesat e kësaj rregullore;		
	(h)“Dokument përputhshmërie” nënkupton një dokument specifik për një anije, i lëshuar një shoqërie nga një verifikues, i cili konfirmon se ajo anije ka përmbushur kërkesat e kësaj rregullore për një periudhë të caktuar raportimi;	1		e) “Dokument përputhshmërie” nënkupton një dokument specifik për një anije, i lëshuar një kompanie nga një verifikues, i cili konfirmon se ajo anije ka përmbushur kërkesat e kësaj rregullore për një periudhë të caktuar raportimi;	F	
	(i) “Informacion tjetër përkatës” nënkupton informacionin që lidhet me shkarkimet e gazeve serrë nga konsumi i karburanteve, aktiviteti i transportit dhe për efikasitetin energjetik të anijeve, i cili mundëson analizën e tendencave të shkarkimeve dhe vlerësimin e performancës së anijeve;	1		ë) “Informacion tjetër përkatës” nënkupton informacionin që lidhet me shkarkimet e gazeve serrë nga konsumi i karburanteve, aktiviteti i transportit dhe për efikasitetin energjetik të anijeve, i cili mundëson analizën e tendencave të shkarkimeve dhe vlerësimin e performancës së anijeve;	F	
	(j) “Faktor shkarkimi” nënkupton shkallën mesatare të shkarkimit të një gazi serrë në lidhje me të dhënat e aktivitetit të një rryme burimore, duke	1		f) “Faktor shkarkimi” nënkupton shkallën mesatare të shkarkimit të një gazi serrë në lidhje me të dhënat e aktivitetit të një	F	

	supozuar oksidimin e plotë për djegie dhe shndërrimin e plotë për të gjitha reaksionet e tjera kimike;			rryme burimore, duke supozuar oksidimin e plotë për djegie dhe shndërrimin e plotë për të gjitha reaksionet e tjera kimike;		
	(k) “Pasiguri” do të thotë një parametër, i lidhur me rezultatin e përcaktimit të një sasie, që karakterizon shpërndarjen e vlerave që mund t'i atribuohen në mënyrë të arsyeshme sasisë së caktuar, duke përfshirë efektet e faktorëve sistematikë dhe të rastit, të shprehur në përqindje dhe përshkruan një interval besimi rreth vlerës mesatare që përfshin 95 % të vlerave të nxjerra duke marrë parasysh çdo asimetri të shpërndarjes së vlerave;	1		g) “Pasiguri” do të thotë një parametër, i lidhur me rezultatin e përcaktimit të një sasie, që karakterizon shpërndarjen e vlerave që mund t'i atribuohen në mënyrë të arsyeshme sasisë së caktuar, duke përfshirë efektet e faktorëve sistematikë dhe të rastit, të shprehur në përqindje dhe përshkruan një interval besimi rreth vlerës mesatare që përfshin 95 % të vlerave të nxjerra duke marrë parasysh çdo asimetri të shpërndarjes së vlerave;	F	
	(l) “Vlerësim konservativ” nënkupton përcaktimin e një sërë supozimesh për të siguruar që shkarkimet vjetore të mos nënvlerësohen ose që distancat ose sasisë e mallrave të transportuara të mos mbivlerësohen;	1		gj) “Vlerësim konservativ” nënkupton përcaktimin e një sërë supozimesh për të siguruar që shkarkimet vjetore të mos nënvlerësohen ose që distancat ose sasisë e	F	

				mallrave të transportuara të mos mbivlerësohen;		
	(m) “Periudha raportuese” nënkupton periudhën nga 1 Janari deri më 31 Dhjetor të çdo viti të caktuar; për udhëtimet që fillojnë dhe mbarojnë në dy vite të ndryshme, të dhënat përkatëse do të llogariten sipas vitit në fjalë;	1		h) “Periudha raportuese” nënkupton periudhën nga 1 Janari deri më 31 Dhjetor të çdo viti të caktuar; për udhëtimet që fillojnë dhe mbarojnë në dy vite të ndryshme, të dhënat përkatëse llogariten sipas vitit në fjalë;	F	
	(n) “Anija në vend ankorimi” do të thotë një anije e cila është ankoruar në mënyrë të sigurtë në një port që bie nën juridiksionin e një Shteti Anëtar gjatë ngarkimit, shkarkimit ose qëndrimit të saj në port, duke përfshirë kohën e kaluar kur nuk është e përfshirë në operacionet e ngarkesave;	1		i) “Anija në vend ankorimi” do të thotë një anije e cila është ankoruar në mënyrë të sigurtë në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë gjatë ngarkimit, shkarkimit ose qëndrimit të saj në port, duke përfshirë kohën e kaluar kur nuk është e përfshirë në operacionet e ngarkesave;	F	
	(o) “Klasa e akullit” nënkupton shënimin që i është caktuar anijes nga autoritetet kombëtare kompetente të shtetit të flamurit ose një organizatë e njohur nga ai shtet, që tregon se anija është projektuar për lundrim në kushte akulli deti;	1		j) “Klasa e akullit” nënkupton shënimin që i është caktuar anijes nga autoritetet kombëtare kompetente të shtetit të flamurit ose një organizatë e njohur nga ai shtet, që tregon se anija është projektuar për	F	

				lundrim në kushte akulli deti;		
	(p)Autoriteti administrues përgjegjës” do të thotë autoriteti administrues në lidhje me një shoqëri detare të përmendur në nenin 3gf të Direktivës 2003/87/KE.	2		k) “Autoriteti administrues përgjegjës” do të thotë autoriteti administrues, i caktuar në lidhje me një kompani detare, si më poshtë: i. në rastin e një kompanie detare të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, autoriteti administrues përgjegjës është ai i shtetit ku kompania është regjistruar;	F	Neni 3gf i Direktives 2004/87 nuk është perafruar në legjislacionin kombëtar,por ketu është perifrazuar konteksti i tij
				ii. në rastin e një kompanie detare që nuk është e regjistruar në Republikën e Shqipërisë, autoriteti administrues përgjegjës është ai i shtetit me numrin më të madh të vlerësuar të thirrjeve në porte nga udhëtimet e kryera nga ajo kompani gjatë katër viteve të mëparshme të monitorimit dhe që bien brenda fushës së zbatimit të përcaktuar në nenin përkatës;	F	

				iii. në rastin e një kompanie detarie që nuk është e regjistruar në Republikën e Shqipërisë dhe asnjë Shtet Anëtar të BE-së dhe që nuk ka kryer asnjë udhëtim brenda fushës së zbatimit në katër vitet e mëparshme të monitorimit, autoriteti administrues përgjegjës është ai i shtetit në të cilin një anije e asaj kompanie ka nisur ose përfunduar udhëtimin e saj të parë që bie brenda fushës së zbatimit të nenit përkatës.	F	
	(q) “Të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie” do të thotë shuma e shkarkimeve të gazeve serrë të parashikuara nga Direktiva 2003/87/EC në lidhje me aktivitetet e transportit detar në përputhje me Shtojcën I të kësaj direktive dhe që duhet të raportohet nga një kompani sipas kësaj direktive, në lidhje me të gjitha anijet nën përgjegjësinë e saj gjatë periudhës raportuese.	2		l) “Të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie” do të thotë shuma e shkarkimeve të gazeve serrë të parashikuara nga ligji nr.155/2020 “Përndryshimet klimatike” i ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar në përputhje me pjesën C, Shtojca II të këtij ligji dhe që duhet të raportohet nga një kompani sipas këtij ligji, në lidhje me të gjitha anijet	F	

				nën përgjegjësinë e saj gjatë periudhës raportuese.		
				ll) “Kroçerë” është anije për pasagjerë, e cila transporton persona për qëllime turistike në vende të ndryshme brenda hapësirës detare dhe ujërave të brendshme të Republikës së Shqipërisë ose ato ndërkombëtare, në përputhje me ligjin nr. 43/2020 “Për aktivitetet e turizmit detar”;		I integruar në aktin shqiptar me qëllim dhënien e të dhënave më të detajuara për qëllime sqaruese
				m) “Ministria” nënkupton ministrinë përgjegjëse për transportin detar (“Ministria”);		I integruar në aktin shqiptar me qëllim dhënien e të dhënave më të detajuara për qëllime sqaruese
				n) “IMO” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare;		I integruar në aktin shqiptar me qëllim dhënien e të dhënave më të detajuara për qëllime sqaruese
				nj) “EMSA” do të thotë Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare.		I integruar në aktin shqiptar me qëllim dhënien e të dhënave më të detajuara për qëllime sqaruese
				o) “BDN” nënkupton dokumentin e dorëzimit të karburantit.		I integruar në aktin shqiptar me qëllim dhënien e të dhënave më

						të detajuara për qëllime squares
4	KAPITULLI II MONITORIMI DHE RAPORTIMI SEKSIONI I Parimet dhe metodat e monitorimit dhe raportimit Neni 4 Parimet e përbashkëta për monitorimin dhe raportimin 1. Në përputhje me nenet 8 deri në 12, kompanitë, për secilën nga anijet e tyre, monitorojnë dhe raportojnë mbi parametrat përkatës gjatë një periudhe raportimi. Ato do ta kryejnë atë monitorim dhe raportim brenda të gjitha porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe për çdo udhëtim drejt ose nga një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar.	1	4	KAPITULLI II MONITORIMI DHE RAPORTIMI SEKSIONI I Parimet dhe metodat e monitorimit dhe raportimit Neni 4 Parimet e përbashkëta për monitorimin dhe raportimin 1. Në përputhje me nenet 8 deri në 13, te ketij vendimi, kompanitë, për secilën nga anijet e tyre qe mbajne flamurin shqiptar, monitorojnë dhe raportojnë mbi parametrat përkatës gjatë një periudhe raportimi. Ato kryejnë monitorimin dhe raportimin brenda të gjitha porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë dhe për çdo udhëtim drejt ose nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë.	F	

2. Monitorimi dhe raportimi duhet të jetë i plotë dhe të mbulojë shkarkimet e gazeve serrë nga djegia e lëndëve djegëse, gjatë kohës që anijet janë në det si dhe në vendin e ankorimit. Kompanitë duhet të zbatojnë masat e duhura për të parandaluar çdo mungese të të dhënave brenda periudhës raportuese.	1		2. Monitorimi dhe raportimi duhet të jetë i plotë dhe të mbulojë shkarkimet e gazeve serrë nga djegia e lëndëve djegëse, gjatë kohës që anijet janë në det si dhe në vendin e ankorimit. Kompanitë duhet të zbatojnë masat e duhura për të parandaluar çdo mungese të të dhënave brenda periudhës raportuese.	F	
3. Monitorimi dhe raportimi duhet të jenë konsistent dhe të krahasueshëm me kalimin e kohës. Për këtë qëllim, kompanitë do të përdorin të njëjtat metodologji monitorimi dhe grupe të dhënash që i nënshtrohen modifikimeve të vlerësuara nga verifikuesi	1		3. Monitorimi dhe raportimi duhet të jenë konsistent dhe të krahasueshëm me kalimin e kohës. Për këtë qëllim, kompanitë përdorin të njëjtat metodologji monitorimi dhe grupe të dhënash që i nënshtrohen modifikimeve të vlerësuara nga verifikuesi.	F	
4. Kompanitë duhet të marrin, regjistrojnë, përpilojnë, analizojnë dhe dokumentojnë të dhënat e monitorimit, duke përfshirë supozimet, referencat, faktorët e shkarkimeve dhe të dhënat e aktivitetit, në mënyrë transparente që mundëson riprodhimin e përcaktimit të	1		4. Kompanitë duhet të marrin, regjistrojnë, përpilojnë, analizojnë dhe dokumentojnë të dhënat e monitorimit, duke përfshirë supozimet, referencat, faktorët e shkarkimeve dhe të dhënat e aktivitetit, në mënyrë transparente që	F	

	shkarkimeve të gazeve serrë nga verifikuesi.			mundëson riprodhimin e përcaktimit të shkarkimeve të gazeve serrë nga verifikuesi.		
	5. Kompanitë duhet të sigurojnë që përcaktimi i shkarkimeve të gazeve serrë të mos jetë as sistematikisht dhe as qëllimisht i pasaktë. Ato do të identifikojnë dhe zvogëlojnë çdo burim pasaktësish.	1		5. Kompanitë duhet të sigurojnë që përcaktimi i shkarkimeve të gazeve serrë të mos jetë as sistematikisht dhe as qëllimisht i pasaktë. Ato duhet të identifikojnë dhe minimizojnë çdo burim pasaktësish.	F	
	6. Kompanitë duhet të mundësojnë siguri të arsyeshme për integritetin e të dhënave të shkarkimit të gazeve serrë për t'u monitoruar dhe raportuar.	1		6. Kompanitë duhet të mundësojnë siguri të arsyeshme për integritetin e të dhënave të shkarkimit të gazeve serrë për t'u monitoruar dhe raportuar.	F	
	7. Kompanitë do të përpiqen të marrin parasysh rekomandimet e përfshira në raportet e verifikimit të lëshuara në përputhje me nenin 13, paragrafët 3 ose 4 të kësaj rregullore në monitorimin dhe	1		7. Kompanitë përpiqen të marrin parasysh rekomandimet e përfshira në raportet e verifikimit të lëshuara në përputhje me pikat 3 ose 4 të nenit 14, të kësaj rregullore në	F	

	raportimin e tyre të mëvonshëm.			monitorimin dhe raportimin e tyre të mëvonshëm.		
	8. Kompanitë duhet të raportojnë të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie të anijeve nën përgjegjësinë e tyre gjatë një periudhe raportimi në përputhje me nenin 11.a.	1		8. Kompanitë duhet të raportojnë të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie të anijeve nën përgjegjësinë e tyre gjatë një periudhe raportimi në përputhje me nenin 12 të kësaj rregullore.	F	
5	Neni 5 Metodat për monitorimin e shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse 1. Për qëllimet e nenit 4 paragrafët 1, 2 dhe 3, kompanitë, për secilën nga anijet e tyre, do të përcaktojnë shkarkimet e gazeve serrë në përputhje me ndonjë nga metodat e përcaktuara në Shtojcën I dhe do të monitorojnë informacione të tjera përkatëse në përputhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën II ose të miratuara në përputhje me të.	1	5	Neni 5 Metodat për monitorimin e shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse 1. Për qëllimet e pikave 1, 2 dhe 3 të nenit 4, kompanitë, për secilën nga anijet e tyre, përcaktojnë shkarkimet e gazeve serrë në përputhje me ndonjë nga metodat e përcaktuara në Shtojcën I dhe monitorojnë informacione të tjera përkatëse në përputhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën II ose të miratuara në përputhje me të.	F	
	2. Komisioni është i autorizuar të miratojë akte të deleguara në				N/A	Neni nuk është objekt përafrimi sepse ai

	përputhje me nenin 23 të kësaj Rregulloreje për të ndryshuar Aneksët I dhe II të kësaj Rregulloreje, me qëllim marrjen në konsideratë të përfshirjes së shkarkimeve të CH₄ dhe N₂O, si edhe të përfshirjes së shkarkimeve të gazeve serrë nga anijet offshore, brenda fushës së zbatimit të kësaj Rregulloreje, si dhe ndryshimet në Direktivën 2003/87/KE, si edhe për të harmonizuar këto Anekse me aktet zbatuese të miratuara në bazë të nenit 14, pika 1, të kësaj Direktive, me rregullat përkatëse ndërkombëtare dhe me standardet ndërkombëtare dhe evropiane. Komisioni është gjithashtu i autorizuar të miratojë akte të deleguara në përputhje me nenin 23 të kësaj Rregulloreje për të ndryshuar Aneksët I dhe II të kësaj Rregulloreje me qëllim përmirësimin e elementeve të metodave të monitorimit të parashikuara në					përcakton mënyrën e ushtrimit të kompetencës ekskluzive të Komisionit Evropian për miratimin e akteve të deleguara, përfshirë kushtet, afatet dhe procedurat për këto akte, të cilat zbatohet vetëm në nivel të Bashkimit Evropian dhe nuk mund të transferohen te autoritetet kombëtare. Megjithatë shkarkimet e gazeve serrë CH₄ dhe N₂O, si edhe të shkarkimet e gazeve serrë nga anijet offshore, janë integruar në fusheveprimin e kësaj Rregullore.
--	---	--	--	--	--	--

	to, në dritën e zhvillimeve teknologjike dhe shkencore, si dhe për të siguruar funksionimin efektiv të Sistemit të Tregtimit të Shkarkimeve të Bashkimit Evropian (EU ETS), të krijuar në përputhje me Direktivën 2003/87/KE.					
	Jo më vonë se data 1 tetor 2023, Komisioni miraton aktet e deleguara për të marrë në konsideratë përfshirjen e shkarkimeve të CH ₄ dhe N ₂ O, si edhe përfshirjen e shkarkimeve të gazeve serrë nga anijet offshore, brenda fushës së zbatimit të kësaj Rregulloreje, siç parashikohet në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi. Metodatat për monitorimin e shkarkimeve të CH ₄ dhe N ₂ O bazohen në të njëjtat parime si metodatat për monitorimin e shkarkimeve të CO ₂ , të përcaktuara në Aneksin I të kësaj Rregulloreje, me çdo përshtatje të nevojshme për të pasqyruar natyrën e gazit serrë				N/A	Dispozita nuk është objekt përafrimi, pasi i referohet kompetencës ekskluzive të Komisionit Evropian për të miratuar akte të deleguara

	përkatës. Metodat e përcaktuara në Aneksin I të kësaj Rregulloreje dhe rregullat e përcaktuara në Aneksin II të kësaj Rregulloreje, sipas rastit, harmonizohen me metodat dhe rregullat e përcaktuara në një rregullore të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon të ulët në transportin detar dhe që ndryshon Direktivën 2009/16/KE.					
6	SECTION 2 Monitoring plan Article 6 Content and submission of the monitoring plan 1. Duke nisur nga data 31 Gusht 2017, kompanitë duhet t'u paraqesin verifikuesve një plan monitorimi për secilën prej anijeve të tyre, duke treguar metodën e zgjedhur për të monitoruar dhe raportuar shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse	1	6	SEKSIONI II Plani i monitorimit Neni 6 Përmbajtja dhe dorëzimi i planit të monitorimit 1. Kompanitë duhet t'u paraqesin verifikuesve një plan monitorimi për secilën prej anijeve të tyre, duke treguar metodën e zgjedhur për të monitoruar dhe raportuar shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse, i cili verifikohet nga verifikuesi i akredituar	F	

				dhe miratohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.		
	2. Pavarësisht nga paragrafi 1, për anijet që përfshihen për herë të parë në fushëveprimin e kësaj rregullore pas datës 31 Gusht 2017, kompania duhet t'i paraqesë verifikuesit një plan monitorimi pa vonesa të panevojshme dhe jo më vonë se dy muaj pas çdo udhëtimi të parë të anijes në një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar.	1		2. Pavarësisht nga pika 1, për anijet që përfshihen për herë të parë në fushëveprimin e kësaj rregullore, me hyrjen në fuqi të kësaj rregullore, kompania duhet t'i paraqesë verifikuesit një plan monitorimi pa vonesa të panevojshme dhe jo më vonë se dy muaj pas çdo udhëtimi të parë të anijes në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë.	F	
	3. Plani i monitorimit duhet të përbëhet nga dokumentacion i plotë dhe transparent i metodës së monitorimit për anijen në fjalë dhe duhet të përmbajë të paktën elementët e mëposhtëm: (a) identifikimin dhe llojin e anijes, duke përfshirë emrin e saj, numrin e saj të identifikimit të IMO-së, portin e saj të regjistrimit ose portin e origjinës, dhe emrin e pronarit të anijes;	1		3. Plani i monitorimit duhet të përbëhet nga dokumentacion i plotë dhe transparent i metodës së monitorimit për anijen në fjalë dhe duhet të përmbajë të paktën elementët e mëposhtëm: a) identifikimin dhe llojin e anijes, duke përfshirë emrin e saj, numrin e saj të identifikimit të IMO-së, portin e saj të regjistrimit ose	F	

				portin e origjinës, dhe emrin e pronarit të anijes;		
	(b) emrin e kompanisë dhe adresën, detajet e telefonit dhe emailit të një personi kontakti dhe të kompanisë unike të IMO-së dhe numrin e identifikimit të pronarit të regjistruar;	1		b) emrin e kompanisë dhe adresën, detajet e telefonit dhe emailit të një personi kontakti dhe të kompanisë unike të IMO-së dhe numrin e identifikimit të pronarit të regjistruar;	F	
	(c) një përshkrim të burimeve të mëposhtme të shkarkimit të gazit serrë në bordin e anijes: motorët kryesorë, motorët ndihmës, turbinat me gaz, kaldaja dhe gjeneratorët e gazit inert, dhe llojet e karburanteve të përdorur;	1		c) një përshkrim të burimeve të mëposhtme të shkarkimit të gazit serrë në bordin e anijes: motorët kryesorë, motorët ndihmës, turbinat me gaz, kaldaja dhe gjeneratorët e gazit inert, dhe llojet e karburanteve të përdorur;	F	
	(d) një përshkrim të procedurave, sistemeve dhe përgjegjësisë të përdorura për përditësimin e listës së burimeve të shkarkimit të gazeve serrë gjatë periudhës raportuese;	1		d) një përshkrim të procedurave, sistemeve dhe përgjegjësisë të përdorura për përditësimin e listës së burimeve të shkarkimit të gazeve serrë gjatë periudhës raportuese;	F	
	(e) një përshkrim të procedurave të përdorura për të monitoruar plotësinë e listës së udhëtimeve;	1		e) një përshkrim të procedurave të përdorura për të monitoruar plotësinë e listës së udhëtimeve;	F	

	(f) një përshkrim të procedurave për monitorimin e konsumit të karburantit të anijes, duke përfshirë: (i) metodën e zgjedhur nga ato të përcaktuara në Shtojcën I për llogaritjen e konsumit të karburantit për çdo burim të shkarkimit të gazit serrë, duke përfshirë, aty ku është e zbatueshme, një përshkrim të pajisjeve matëse të përdorura,	1		f) një përshkrim të procedurave për monitorimin e konsumit të karburantit të anijes, duke përfshirë: (i) metodën e zgjedhur nga ato të përcaktuara në Shtojcën I për llogaritjen e konsumit të karburantit për çdo burim të shkarkimit të gazit serrë, duke përfshirë, aty ku është e zbatueshme, një përshkrim të pajisjeve matëse të përdorura,	F	
	(ii) procedurat për matjen e ngritjes së karburantit dhe karburantit në tanker, një përshkrim të pajisjeve matëse të përdorura dhe procedurat për regjistrimin, marrjen, transmetimin dhe ruajtjen e informacionit në lidhje me matjet, sipas rastit,	1		ii. procedurat për matjen e sasisë së karburantit të ngarkuar dhe karburantit në tanker, një përshkrim të pajisjeve matëse të përdorura dhe procedurat për regjistrimin, marrjen, transmetimin dhe ruajtjen e informacionit në lidhje me matjet, sipas rastit,	F	
	(iii) metodën e zgjedhur për përcaktimin e dendësisë, kur është e zbatueshme,	1		(iii) metodën e zgjedhur për përcaktimin e dendësisë, kur është e zbatueshme,	F	
	(iv) një procedurë për të siguruar që pasiguria totale e	1		(iv) një procedurë për të siguruar që pasiguria totale e	F	

	matjeve të karburantit është e qëndrueshme me kërkesat e kësaj rregullore, ku është e mundur duke iu referuar ligjeve kombëtare, klauzolave në kontratat e klientëve ose standardet e saktësisë së furnizuesit të karburantit;			matjeve të karburantit është e qëndrueshme me kërkesat e kësaj rregullore, ku është e mundur duke iu referuar ligjeve kombëtare, klauzolave në kontratat e klientëve ose standardet e saktësisë së furnizuesit të karburantit;		
	(g) faktorë të vetëm shkarkimi të përdorur për çdo lloj karburanti, ose në rastin e karburanteve alternative, metodologjitë për përcaktimin e faktorëve të shkarkimit, duke përfshirë metodologjinë për marrjen e mostrave, metodat e analizës dhe një përshkrim të laboratorëve të përdorur, me akreditimin ISO 17025 të këtyre laboratorëve, nëse ka;	1		g) faktorë të vetëm shkarkimi të përdorur për çdo lloj karburanti, ose në rastin e karburanteve alternative, metodologjitë për përcaktimin e faktorëve të shkarkimit, duke përfshirë metodologjinë për marrjen e mostrave, metodat e analizës dhe një përshkrim të laboratorëve të përdorur, me akreditimin ISO 17025 të këtyre laboratorëve, nëse ka;	F	
	(h) një përshkrim të procedurave të përdorura për përcaktimin e të dhënave të aktivitetit për udhëtim, duke përfshirë: (i) procedurat, përgjegjësitë dhe burimet e të dhënave për	1		h) një përshkrim të procedurave të përdorura për përcaktimin e të dhënave të aktivitetit për udhëtim, duke përfshirë: (i) procedurat, përgjegjësitë dhe burimet e të dhënave për	F	

	përcaktimin dhe regjistrimin e largësisë,			përcaktimin dhe regjistrimin e largësisë,		
	(ii) procedurat, përgjegjësitë, formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e mallrave të transportuar dhe numrin e pasagjerëve, sipas rastit,	1		(ii) procedurat, përgjegjësitë, formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e mallrave të transportuar dhe numrin e pasagjerëve, sipas rastit,	F	
	(iii) procedurat, përgjegjësitë, formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e kohës së kaluar në det ndërmjet portit të nisjes dhe portit të mbërritjes;	1		(iii) procedurat, përgjegjësitë, formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e kohës së kaluar në det ndërmjet portit të nisjes dhe portit të mbërritjes;	F	
	(i) një përshkrim të metodës që do të përdoret për të përcaktuar të dhënat zëvendësuese për të adresuar mungesën e të dhënave;	1		(i) një përshkrim të metodës që përdoret për të përcaktuar të dhënat zëvendësuese për të adresuar mungesën e të dhënave;	F	
	(j) një fletë regjistrimi rishikimi për të regjistruar të gjitha detajet e historisë së rishikimeve.	1		(j) një fletë regjistrimi rishikimi për të regjistruar të gjitha detajet e historisë së rishikimeve.	F	
	4. Plani i monitorimit mund të përmbajë gjithashtu informacion mbi klasën e akullit të anijes dhe/ose procedurat, përgjegjësitë,	1		4. Plani i monitorimit mund të përmbajë gjithashtu informacion mbi klasën e akullit të anijes dhe/ose procedurat, përgjegjësitë,	F	

	formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e distancës së përshkuar dhe kohës së kaluar në det gjatë lundrimit nëpër akull.			formulat dhe burimet e të dhënave për përcaktimin dhe regjistrimin e distancës së përshkuar dhe kohës së kaluar në det gjatë lundrimit në akull.		
	5. Kompanitë duhet të përdorin plane monitorimi të standardizuara të bazuara në modele dhe t'i dorëzojnë planet duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave. Këto modele, duke përfshirë rregullat teknike për zbatimin e tyre uniform dhe rregullat teknike për dorëzimin e tyre automatikisht, përcaktohen nga Komisioni me akte nënligjore. Këto akte zbatuese miratohen sipas procedurës së shqyrtimit të parashikuar në nenin 24, pika 2.	1		5. Kompanitë duhet të përdorin plane monitorimi të standardizuara të bazuara në modele dhe t'i dorëzojnë planet duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave. Këto modele, duke përfshirë rregullat teknike për zbatimin e tyre uniform dhe rregullat teknike për dorëzimin e tyre automatikisht, përcaktohen nga ministri i mjedisit , ministri përgjegjës për transportin detar dhe për tregtinë në Republikën e Shqipërisë.	F	
	6. Duke nisur nga data 1 Prill 2024, Kompanitë, për secilën prej anijeve të tyre që përfshihen në objektin e kësaj	1		6. Kompanitë, për secilën prej anijeve të tyre që përfshihen në objektin e kësaj rregullore, duhet t'i	F	

	rregullore, duhet t'i paraqesin autoritetit administrues përgjegjës një plan monitorimi që është vlerësuar si në përputhje me këtë rregullore nga verifikuesi dhe që pasqyron përfshirjen e shkarkimeve të CH ₄ dhe N ₂ O brenda fushëveprimit të kësaj rregullore.			paraqesin Drejtorisë së Përgjithshme Detare një plan monitorimi që është vlerësuar si në përputhje me këtë rregullore nga verifikuesi dhe që pasqyron përfshirjen e shkarkimeve të CH ₄ dhe N ₂ O brenda fushëveprimit të kësaj rregullore.		
	7. Pavarësisht nga paragrafi 6, për anijet që hyjnë në fushëveprimin e kësaj rregullore për herë të parë pas datës 1 Janar 2024, kompanitë duhet të paraqesin një plan monitorimi në përputhje me kërkesat e kësaj rregullore tek autoriteti administrues përgjegjës pa vonesa të panevojshme dhe jo më vonë se tre muaj çdo thirrje të parë portuale të secilës anije në një port të një Shteti Anëtar.	1		7. Pavarësisht nga pika 6, për anijet që hyjnë në fushëveprimin e kësaj rregullore për herë të parë me hyrjen në fuqi të kësaj rregullore, kompanitë duhet të paraqesin një plan monitorimi në përputhje me kërkesat e kësaj rregullore tek Drejtoria e Përgjithshme Detare pa vonesa të panevojshme dhe jo më vonë se tre muaj pas çdo udhëtimi të parë të anijes në një port të Republikës së Shqipërisë.	F	
	8. Brenda datës 6 qershor 2025, autoritetet përgjegjëse administruese miratojnë planet e monitorimit të paraqitura nga	2		8. Drejtoria e Përgjithshme Detare miraton planet e monitorimit të paraqitura nga kompanitë në përputhje	F	Neni 12 i ligjit për ndryshimet klimatike i ndryshuar, i cili ka transpozuar nenin

	kompanitë, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara nga Komisioni, në përputhje me paragrafin e tretë të këtij paragrafi. Për anijet që përfshihen në fushëveprimin e Direktivës 2003/87/KE për herë të parë pas datës 1 janar 2024, autoriteti përgjegjës administrues miraton planin e paraqitur të monitorimit brenda katër muajve nga thirrja e pare portuale e anijes në një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara nga Komisioni, në përputhje me nenparagrafin e tretë të këtij paragrafi.			me rregullat e përcaktuara në nenin 12 të ligjit nr.155/2020 “Për ndryshimet klimatike”,i ndryshuar. Për anijet që hyjnë për herë të parë në fushëveprimin e ligjit të sipercituar, referuar pjesës C të Shtojcës II të tij, Drejtoria e Përgjithshme Detare miraton planin e monitorimit të paraqitur brenda katër muajve nga nisja e parë e anijes në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me rregullat në fuqi		perkates te Direktivës 2003/87/KE ne lidhje me listen e anijeve qe u nenshtrohen MRVA.
	Brenda datës 1 tetor 2023, Komisioni duhet të miratojë akte të deleguara, në përputhje me nenin 23, për të ndryshuar nenet 6 deri 10 sa i përket rregullave të parashikuara në këto nene për planet e				N/A	Dispozita nuk eshte objekt perafrimi pasi perbejne kompetenca ekskluzive të Komisionit Evropian për të miratuar akte të deleguara.

	monitorimit, duke marrë parasysh përfshirjen e shkarkimeve të CH₄ dhe N₂O, si dhe përfshirjen e shkarkimeve të gazeve serrë nga anijet offshore, brenda fushëveprimit të kësaj Rregullore. Komisioni është i autorizuar të miratojë akte të deleguara, në përputhje me nenin 23, për të plotësuar këtë Rregullore lidhur me rregullat për miratimin e planeve të monitorimit nga autoritetet përgjegjëse administruese.					
7	Neni 7 Ndryshimet e planit të monitorimit 1. Kompanitë duhet të kontrollojnë rregullisht, dhe të paktën çdo vit, nëse plani i monitorimit të një anijeje pasqyron natyrën dhe funksionimin e anijes dhe nëse metodologjia e monitorimit mund të përmirësohet.	1	7	Neni 7 Ndryshimet e planit të monitorimit 1. Kompanitë duhet të kontrollojnë rregullisht, dhe të paktën çdo vit, nëse plani i monitorimit të një anijeje pasqyron natyrën dhe funksionimin e anijes dhe nëse metodologjia e monitorimit mund të përmirësohet.	F	
	2. Kompanitë duhet të modifikojnë planin e	1		2. Kompanitë duhet të modifikojnë planin e	F	

	monitorimit në një nga situatat e mëposhtme: (a) kur ndodh një ndryshim i kompanisë;			monitorimit në një nga situatat e mëposhtme: a) kur ndodh një ndryshim i kompanisë;		
	(b) kur shkarkimet e reja të gazeve serrë ndodhin për shkak të burimeve të reja të shkarkimeve ose për shkak të përdorimit të lëndëve djegëse të reja që nuk përfshihen ende në planin e monitorimit;	1		b) kur shkarkimet e reja të gazeve serrë ndodhin për shkak të burimeve të reja të shkarkimeve ose për shkak të përdorimit të lëndëve djegëse të reja që nuk përfshihen ende në planin e monitorimit;	F	
	(c) kur një ndryshim në disponueshmërinë e të dhënave, për shkak të përdorimit të llojeve të reja të pajisjeve matëse, metodave të reja të marrjes së mostrave ose metodave të analizës, ose për arsye të tjera, mund të ndikojë në saktësinë e përcaktimit të shkarkimeve të gazeve serrë;	1		c) kur një ndryshim në disponueshmërinë e të dhënave, për shkak të përdorimit të llojeve të reja të pajisjeve matëse, metodave të reja të marrjes së mostrave ose metodave të analizës, ose për arsye të tjera, mund të ndikojë në saktësinë e përcaktimit të shkarkimeve të gazeve serrë;	F	
	(d) kur të dhënat që rezultojnë nga metoda e monitorimit e aplikuar janë gjetur të pasakta;	1		d) kur të dhënat që rezultojnë nga metoda e monitorimit e aplikuar kanë rezultuar të pasakta;	F	
	(e) kur ndonjë pjesë e planit të monitorimit identifikohet se	1		e) kur ndonjë pjesë e planit të monitorimit identifikohet se	F	

	nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj rregullore dhe kompanisë i kërkohet ta rishikojë atë në përputhje me nenin 13(1)			nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj rregullore dhe kompanisë i kërkohet ta rishikojë atë në përputhje me pikën 1, të nenit 14 të kësaj rregullore.		
	3. Kompanitë duhet t'u njoftojnë verifikuesve pa vonesë të panevojshme çdo propozim për ndryshimin e planit të monitorimit.	1		3. Kompanitë duhet t'u njoftojnë verifikuesve pa vonesë të panevojshme çdo propozim për ndryshimin e planit të monitorimit.	F	
	4. Ndryshimet e planit të monitorimit sipas pikës 2, pikat (b), (c) dhe (d) të këtij neni i nënshtrohen vlerësimit nga verifikuesi në përputhje me nenin 13(1) të kësaj rregullore. Pas vlerësimit, verifikuesi duhet të njoftojë kompaninë nëse ato ndryshime janë në përputhje. Kompania duhet t'i paraqesë autoritetit administrues përgjegjës planin e saj të ndryshuar të monitorimit pasi të ketë marrë një njoftim nga verifikuesi se plani i monitorimit është në përputhje.	1		4. Ndryshimet e planit të monitorimit sipas shkronjave (b), (c) dhe (d) të pikës 2, të këtij neni i nënshtrohen vlerësimit nga verifikuesi në përputhje me pikën 1 të nenit 14, të kësaj rregullore. Pas vlerësimit, verifikuesi duhet të njoftojë kompaninë nëse ato ndryshime janë në përputhje. Kompania duhet t'i paraqesë Drejtorisë së Përgjithshme Detare planin e saj të ndryshuar të monitorimit pasi të ketë marrë një njoftim nga verifikuesi se plani i monitorimit është në përputhje.	F	

	5. Autoriteti administrues përgjegjës miraton ndryshimet e planit të monitorimit sipas paragrafit 2, pikat (a) deri (d), në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara nga Komisioni, në bazë të paragrafit të dytë të këtij paragrafi. Komisioni është i autorizuar të miratojë akte të deleguara, në përputhje me nenin 23, për të plotësuar këtë Rregullore lidhur me rregullat për miratimin e ndryshimeve në planin e monitorimit nga autoritetet përgjegjëse administruese.	1		5.Drejtoria e Përgjithshme Detare miraton ndryshimet e planit të monitorimit sipas shkronjave (a) deri në (d) të pikës 2, të këtij neni, në përputhje me rregullat në fuqi.	F	
8	SECTION 3 Monitoring of greenhouse gas emissions and other relevant information Article 8 Monitoring of activities within a reporting period Duke nisur nga data 1 Janar 2018, Kompanitë, bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me nenin 13(1), do të monitorojnë	1	8	SEKSIONI III Monitorimi i shkarkimeve të gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse Neni 8 Monitorimi i aktiviteteve brenda një periudhe raportuese Kompanitë, bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në	F	

	shkarkimet e gazeve serrë për çdo anije për çdo udhëtim dhe në një bazë vjetore duke aplikuar metodën e duhur për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë midis atyre të përcaktuara në Pjesën B të Shtojcës I dhe duke llogaritur shkarkimet e gazeve serrë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I.			përputhje me pikën 1 të nenit 14, monitorojnë shkarkimet e gazeve serrë për çdo anije për çdo udhëtim dhe në një bazë vjetore duke aplikuar metodën e duhur për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë midis atyre të përcaktuara në Pjesën B të Shtojcës I dhe duke llogaritur shkarkimet e gazeve serrë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I.		
9	Neni 9 Monitorimi në bazë të udhëtimit 1. Bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me nenin 13(1), për çdo anije që arrin ose niset nga dhe për çdo udhëtim drejt ose nga një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, kompanitë monitorojnë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I dhe Pjesën A të Shtojcës II, parametrat e mëposhtëm: (a) portin e nisjes dhe portin e mbërritjes duke përfshirë datën	1	9	Neni 9 Monitorimi në bazë të udhëtimit 1. Bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me pikën 1 të nenit 14, për çdo anije që arrin ose niset nga dhe për çdo udhëtim drejt ose nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, kompanitë monitorojnë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I dhe Pjesën A të Shtojcës II, parametrat e mëposhtëm:	F	

	dhe orën e nisjes dhe mbërritjes;			a) portin e nisjes dhe portin e mbërritjes duke përfshirë datën dhe orën e nisjes dhe mbërritjes;		
	(b) sasinë dhe faktorin e shkarkimeve për çdo lloj karburanti të konsumuar në total;	1		b) sasinë dhe faktorin e shkarkimeve për çdo lloj karburanti të konsumuar në total;	F	
	(c) gazrat serrë të shkarkuara;	1		c) gazet serrë të shkarkuara;	F	
	(d) distancën e përshkuar;	1		d) distancën e përshkuar;	F	
	(e) kohën e kaluar në det;	1		e) kohën e kaluar në det;	F	
	(f) ngarkesën e transportuar;	1		f) ngarkesën e transportuar;	F	
	(g) aktivitetin e transportit Kompanitë mund të monitorojnë gjithashtu informacionin në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe lundrimin nëpër akull, aty ku është e aplikueshme.	1		g) aktivitetin e transportit Kompanitë mund të monitorojnë gjithashtu informacionin në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe lundrimin në akull, aty ku është e aplikueshme.	F	
	2. Me përjashtim të paragrafit 1 të këtij neni dhe pa cenuar nenin 10, një kompani do të përjashtohet nga detyrimi për të monitoruar informacionin e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni në bazë të çdo udhëtimi në lidhje me një anije të caktuar, nëse:	1		2. Me përjashtim të pikës 1 të këtij neni dhe pa cenuar nenin 10, një kompani përjashtohet nga detyrimi për të monitoruar informacionin e përmendur në pikën 1 të këtij neni në bazë të çdo udhëtimi në lidhje me një anije të caktuar, nëse:	F	

	(a) të gjitha udhëtimet e anijes gjatë periudhës raportuese ose fillojnë ose përfundojnë në një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar; dhe			a) të gjitha udhëtimet e anijes gjatë periudhës raportuese fillojnë ose përfundojnë në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë; dhe		
	(b) anija, sipas planit të saj, kryen më shumë se 300 udhëtime gjatë periudhës raportuese.	1		b) anija, sipas planit të saj, kryen më shumë se 300 udhëtime gjatë periudhës raportuese.	F	
	Neni 10 Monitorimi në baza vjetore Bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me nenin 13(1), për çdo anije dhe për çdo vit kalendarik, kompanitë duhet të monitorojnë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I dhe me Pjesën B të Shtojcës II parametrat e mëposhtëm: (a) sasinë dhe faktorin e shkarkimeve për çdo lloj karburanti të konsumuar në total;	1	10	Neni 10 Monitorimi në baza vjetore 1.Bazuar në planin e monitorimit të vlerësuar në përputhje me nenin pikën 1 të nenit 14, për çdo anije dhe për çdo vit kalendarik, kompanitë duhet të monitorojnë në përputhje me Pjesën A të Shtojcës I dhe me Pjesën B të Shtojcës II parametrat e mëposhtëm: a) sasinë dhe faktorin e shkarkimeve për çdo lloj karburanti të konsumuar në total;	F	
	(b) totalin e gazit serrë të grumbulluar të shkarkuar	1		b) totalin e gazit serrë të grumbulluar të shkarkuar	F	

	brenda fushëveprimit të kësaj rregullore;			brenda fushëveprimit të kësaj rregullore;		
	(c) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet ndërmjet porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar;	1		c) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet ndërmjet porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë;	F	
	(d) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet që u nisën nga portet nën juridiksionin e një Shteti Anëtar;	1		d) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet që nisen nga portet nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë;	F	
	(e) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet drejt porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar;	1		e) të dhënat e përgjithshme të shkarkimeve të gazeve serrë nga të gjitha udhëtimet drejt porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë;	F	
	(f) shkarkimet e gazeve serrë që kanë ndodhur brenda porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar në vendin e ankorimit;	1		(f) shkarkimet e gazeve serrë që kanë ndodhur brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë në vendin e ankorimit;	F	
	(g) distancën totale të përshkuar;	1		g) distancën totale të përshkuar;	F	
	(h) kohën totale të kaluar në det;	1		h) kohën totale të kaluar në det;	F	

	(i) aktivitetin e përgjithshëm të transportit;	1		(i) aktivitetin e përgjithshëm të transportit;	F	
	(j) efikasitetin mesatar të energjisë;	1		(j) efikasitetin mesatar të energjisë;	F	
	(k) shkarkimet totale të grumbulluara të gazeve serrë të parashikuara nga Direktiva 2003/87/EC në lidhje me aktivitetet e transportit detar në përputhje Shtojcën I të kësaj direktive dhe që do të raportohen sipas kësaj Direktive, së bashku me informacionin e nevojshëm për të justifikuar zbatimin e çdo shmangieje përkatëse nga Neni 12, paragrafi (3) I kësaj direktive të parashikuar në nenin 12, paragrafët 3-e deri 3-b të saj.	2		k) shkarkimet totale të grumbulluara të gazeve serrë të parashikuara nga ligji nr.155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar në lidhje me aktivitetet e transportit detar, siç riprodhohet në Shtojcën II, pjesa C të kësaj rregullore, dhe që raportohen sipas kësaj Rregullore, së bashku me informacionin e nevojshëm për të justifikuar zbatimin e çdo përjashtimi nga dispozitat përkatëse, të cilat janë riprodhuar në Shtojcën II të kësaj Rregullore.	F	
	Kompanitë mund të monitorojnë informacionin që lidhet me klasën e akullit të anijes dhe me lundrimin nëpër akull, sipas rastit.	1		2.Kompanitë mund të monitorojnë informacionin që lidhet me klasën e akullit të anijes dhe me lundrimin nëpër akull, sipas rastit.	F	
	Kompanitë gjithashtu mund të monitorojnë karburantin e konsumuar dhe shkarkimet	1		3.Kompanitë gjithashtu mund të monitorojnë karburantin e konsumuar	F	

	totale të gazeve serrë, duke i dalluar ato mbi bazën e kriterëve të tjera të përcaktuara në planin e monitorimit			dhe shkarkimet totale të gazeve serrë, duke i dalluar ato mbi bazën e kriterëve të tjera të përcaktuara në planin e monitorimit.		
11	SEKSIONI IV Raportimi Neni 11 Përmbajtja e raportit të shkarkimeve 1. Nga viti 2019, brenda datës 30 prill të çdo viti, kompanitë duhet t'i paraqesin Komisionit dhe autoriteteve të shteteve të flamurit përkatës një raport mbi shkarkimet, që lidhet me shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse për të gjithë periudhën raportuese, për secilën anije nën përgjegjësinë e tyre, i cili është verifikuar si i kënaqshëm nga një verifikues, në përputhje me nenin 13. Duke nisur nga viti 2025, deri më 31 mars të çdo viti, kompanitë duhet, për secilën anije nën përgjegjësinë e tyre, t'i paraqesin autoritetit	1	11	SEKSIONI IV Raportimi Neni 11 Përmbajtja e raportit të shkarkimeve 1. Brenda datës 31 Mars të çdo viti, kompanitë duhet t'i paraqesin Drejtorisë së Përgjithshme Detare një raport të shkarkimeve në lidhje me shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse për të gjithë periudhën raportuese për çdo anije nën përgjegjësinë e tyre, i cili është verifikuar si i kënaqshëm nga një verifikues në përputhje me nenin 14.	F	Parashikimi mbi raportimin e shkarkimeve të kompanive detare drejtuar komisionit nuk është i aplikueshem pasi prodhon efekte ekskluzivisht në nivel të Bashkimit Evropian dhe nuk dhe krijon detyrime apo kompetenca për autoritetet kombëtare

	përgjegjës administrues, autoriteteve të shteteve të flamurit përkatës për anijet që lundrojnë nën flamurin e një Shteti Anëtar, si dhe Komisionit, një raport mbi shkarkimet për të gjithë periudhën raportuese të vitit të kaluar, i cili është verifikuar si i kënaqshëm nga një verifikues, në përputhje me nenin 13. Autoriteti përgjegjës administrues mund të kërkojë nga shoqëritë që t'i paraqesin raportet e tyre të shkarkimeve në një datë më të hershme se 31 marsi, por jo më herët se 28 shkurti.					
	2. Kur ka një ndryshim kompanie, kompania e mëparshme do t'i paraqesë autoritetit administrues përgjegjës, autoriteteve të Shteteve të flamurit të interesuara për anijet që mbajnë flamurin e një Shteti Anëtar, kompanisë së re dhe Komisionit, sa më afër që të jetë e mundur me ditën e përfundimit të ndryshimit dhe			2. Kur ka një ndryshim kompanie, kompania e mëparshme duhet t'i paraqesë Drejtorisë së Përgjithshme Detare, autoriteteve të Shteteve të flamurit të interesuara për anijet që mbajnë flamurin, kompanisë së re, sa më afër që të jetë e mundur me ditën e përfundimit të ndryshimit dhe jo më vonë se tre muaj	F	

	jo më vonë se tre muaj pas kësaj, një raport të verifikuar që mbulon të njëjtët elemente si raporti i shkarkimeve i përmendur në paragrafin 1, por i kufizuar për periudhën që korrespondon me aktivitetet e kryera nën përgjegjësinë e saj.			pas kësaj, një raport të verifikuar që mbulon të njëjtët elemente si raporti i shkarkimeve i përmendur në pikën 1, por i kufizuar për periudhën që korrespondon me aktivitetet e kryera nën përgjegjësinë e saj.		
	3. Kompanitë duhet të përfshijnë në raportin e shkarkimeve informacionin e mëposhtëm: (a) të dhënat që identifikojnë anijen dhe kompaninë, duke përfshirë:	1		3. Kompanitë duhet të përfshijnë në raportin e shkarkimeve informacionin e mëposhtëm: a) të dhënat që identifikojnë anijen dhe kompaninë, duke përfshirë:	F	
	(i) emrin e anijes,	1		i. emrin e anijes,		
	(ii) numrin e identifikimit të IMO-së,	1		ii. numrin e identifikimit të IMO-së,	F	
	(iii) portin e regjistrimit ose portin fillestar,	1		iii. portin e regjistrimit ose portin fillestar,	F	
	(iv) klasën e akullit të anijes, nëse përfshihet në planin e monitorimit,	1		iv. klasën e akullit të anijes, nëse përfshihet në planin e monitorimit,	F	
	(v) efikasitetin teknik të anijes (Indeksin e Projektimit të Efijencës së Energjisë (EEDI) ose Vlerën e Vlerësuar të Indeksit (EIV) në përputhje me Rezolutën MEPC.215 (63) të	1		v. efikasitetin teknik të anijes (Indeksin e Projektimit të Efijencës së Energjisë (EEDI) ose Vlerën e Vlerësuar të Indeksit (EIV) në përputhje me Rezolutën	F	

	IMO-së, aty ku është e zbatueshme),			MEPC.215 (63) të IMO-së, aty ku është e zbatueshme),		
	(vi) emrin e pronarit të anijes,	1		vi. emrin e pronarit të anijes,	F	
	(vii) adresën e pronarit të anijes dhe vendin kryesor të biznesit të tij	1		vii. adresën e pronarit të anijes dhe vendin kryesor të biznesit të tij	F	
	(viii) emrin e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes),	1		viii. emrin e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes),	F	
	(ix) adresën e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes) dhe vendin kryesor të biznesit të saj,	1		ix. adresën e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes) dhe vendin kryesor të biznesit të saj,	F	
	(x) adresën, numrin e telefonit dhe të dhënat e postës elektronike të personit të kontaktit;	1		x adresën e kompanisë (nëse jo, pronarin e anijes) dhe vendin kryesor të biznesit të saj, adresën, telefonin dhe të dhënat e postës elektronike të një personi kontaktues;	F	
	(b) identitetin e verifikuesit që ka vlerësuar raportin e shkarkimeve;	1		b) identitetin e verifikuesit që ka vlerësuar raportin e shkarkimeve;	F	
	(c) informacion mbi metodën e monitorimit të përdorur dhe nivelin përkatës të pasigurisë;	1		c) informacion mbi metodën e monitorimit të përdorur dhe nivelin përkatës të pasigurisë;	F	
	(d) rezultatet nga monitorimi vjetor i parametrave në përputhje me nenin 10.	1		d) rezultatet nga monitorimi vjetor i parametrave në përputhje me nenin 10.	F	
	4. Me 1 tetor 2023, Komisioni miraton akte të deleguara në	1			N/A	Dispozita nuk është objekt përafrimi, pasi i

	përputhje me nenin 23 për të ndryshuar nenet 11, 11a dhe 12 lidhur me rregullat e raportimit, me qëllim marrjen në konsideratë të përfshirjes së shkarkimeve të CH ₄ dhe N ₂ O, si edhe përfshirjen e shkarkimeve të gazeve serrë nga anijet offshore, brenda fushës së zbatimit të kësaj Rregullore					referohet kompetencës ekskluzive të Komisionit Evropian për të miratuar akte të deleguara
11a	Neni 11.a Raportimi dhe dorëzimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie 1. Kompanitë përcaktojnë të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie gjatë një periudhe raportimi, bazuar në të dhënat e raportit të shkarkimeve dhe raportit të përmendur në nenin 11(2) të kësaj rregullore për çdo anije që ishte nën përgjegjësinë e tyre gjatë periudhës së raportimit, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara në përputhje me pikën 4 të këtij neni.	1	12	Neni 12 Raportimi dhe dorëzimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie 1. Kompanitë përcaktojnë të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie gjatë një periudhe raportimi, bazuar në të dhënat e raportit të shkarkimeve dhe raportit të cituar pikën 2, të nenit 11 të kësaj rregullore për çdo anije që ishte nën përgjegjësinë e tyre gjatë periudhës së raportimit, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara	F	

				në zbatim të pikës 4 të këtij neni .		
	2. Duke nisur nga viti 2025, Nga viti 2025, kompanitë duhet t'ia paraqesin autoritetit administrues përgjegjës, deri më 31 mars të çdo viti, të dhënat të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, që mbulojnë shkarkimet gjatë periudhës raportuese të vitit të kaluar, të cilat duhet të raportohen sipas Direktivës 2003/87/KE në lidhje me aktivitetet e transportit detar, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara në zbatim të paragrafit 4 të këtij neni, dhe që janë verifikuar në përputhje me Kapitullin III të kësaj Rregullore.	2		2. Kompanitë duhet t'i paraqesin Drejtorisë së Përgjithshme Detare deri më 31 Mars të çdo viti të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie që mbulojnë shkarkimet në periudhën raportuese të vitit të kaluar që raportohen sipas nenit 12, të ligjit nr.155,date 17.12.2020 “Për ndryshimet Klimatike”,të ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar, në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 4 të këtij neni, dhe që janë verifikuar në përputhje me kreun III të kësaj rregullore.	F	
	3. Autoriteti administrues përgjegjës mund t'u kërkojë kompanive të dorëzojnë të dhënat e verifikuara të shkarkimeve të grumbulluara në nivel kompanie të përmendur në paragrafin 2 deri	1		3. Për arsye të justifikuara, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund t'u kërkojë kompanive të dorëzojnë të dhënat e verifikuara të shkarkimeve të grumbulluara në nivel	F	

	më 31 Mars, por jo më herët se 28 Shkurt.			kompanie të cituar në pikën 2 deri më 31 Mars, por jo më herët se 28 Shkurt.		
	4.Komisioni është i autorizuar të miratojë akte të deleguara, në përputhje me nenin 23, për ta plotësuar këtë Rregullore me rregullat që lidhen me monitorimin dhe raportimin e të dhënave të të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, si dhe me dhe dorëzimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie te autoriteti administrues përgjegjës.	1		4. Ngarkohet ministri i mjedisit, ministri përgjegjës për transportin detar dhe për tregtinë në Republikën e Shqipërisë, në zbatim të nenit 12, pikat 3 dhe 4, të ligjit nr. 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, të miratojë aktet nënligjore përkatëse, me qëllim plotësimin e kësaj rregulloreje me rregullat për monitorimin dhe raportimin e të dhënave të shkarkimeve në nivel kompanie, si dhe për dorëzimin e këtyre të dhënave pranë Drejtorisë së Përgjithshme Detare.	F	
12	Neni 12 Formati i raportit të shkarkimeve dhe raportimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie 1. Raporti i shkarkimeve dhe raportimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në	1	13	Neni 13 Formati i raportit të shkarkimeve dhe raportimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie 1. Raporti i shkarkimeve dhe raportimi i të dhënave të mbledhura të shkarkimeve	F	

	nivel kompanie do të dorëzohet duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë modelet elektronike			në nivel kompanie dorëzohet duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë modelet elektronike.		
	2.Komisioni do të përcaktojë, me anë të akteve nënligjore, rregullat teknike që vendosin formatet e shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë edhe modelet elektronike. Këto akte zbatuese do të miratohen në përputhje me procedurën e shqyrtimit të parashikuar në nenin 24, paragrafi 2.	1		2. Ministri i mjedisit, ministri përgjegjës për transportin detar dhe për tregtinë në Republikën e Shqipërisë, miratojnë rregullat teknike për vendosjen e formateve të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë edhe modelet elektronike.	F	
13	KAPITULLI III VERIFIKIMI DHE AKREDITIMI Neni 13 Fusha e aktiviteteve të verifikimit dhe raporti i verifikimit 1. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e planit të monitorimit me kërkesat e përcaktuara në nenet 6 dhe 7. Kur vlerësimi i verifikuesit identifikon mospërputhje me këto kërkesa, kompania në fjalë	1	14	KAPITULLI III VERIFIKIMI DHE AKREDITIMI Neni 14 Fusha e aktiviteteve të verifikimit dhe raporti i verifikimit 1. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e planit të monitorimit me kërkesat e përcaktuara në nenet 6 dhe 7. Kur vlerësimi i verifikuesit identifikon mospërputhje me këto kërkesa, kompania në	F	

	do të rishikojë planin e saj të monitorimit në përputhje me rrethanat dhe do të paraqesë planin e rishikuar për një vlerësim përfundimtar nga verifikuesi përpara fillimit të periudhës raportuese. Kompania do të bjerë dakord me verifikuesin për afatin kohor të nevojshëm për të paraqitur këto rishikime. Ky afat kohor në çdo rast nuk do të zgjasë përtej fillimit të periudhës së raportimit.			fjalë rishikon planin e saj të monitorimit në përputhje me rrethanat dhe paraqet planin e rishikuar për një vlerësim përfundimtar nga verifikuesi përpara fillimit të periudhës raportuese. Kompania dakordëson me verifikuesin për afatin kohor të nevojshëm për të paraqitur këto rishikime. Ky afat kohor në çdo rast nuk duhet te zgjasë përtej fillimit të periudhës së raportimit.		
	2. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e raportit të shkarkimeve dhe raportit të përmendur në nenin 11(2) me kërkesat e përcaktuara në nenet 8 deri në 12 dhe Shtojcat I dhe II të kësaj rregullore.	1		2. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e raportit të shkarkimeve dhe raportit të cituar në pikën 2 të nenit 11 me kërkesat e përcaktuara në nenet 8 deri në 13 dhe Shtojcat I dhe II të kësaj rregullore.	F	
	3. Kur vlerësimi i verifikimit arrin në përfundimin, me siguri të arsyeshme nga verifikuesi, se raporti i shkarkimeve nuk ka anomali materiale, verifikuesi lëshon një raport verifikimi që deklaron se raporti i shkarkimeve është verifikuar si	1		3. Kur vlerësimi i verifikimit arrin në përfundimin, me siguri të arsyeshme nga verifikuesi, se raporti i shkarkimeve nuk ka anomali materiale, verifikuesi lëshon një raport verifikimi që deklaron se raporti i	F	

	i kënaqshëm. Raporti i verifikimit do të specifikojë të gjitha çështjet që lidhen me punën e kryer nga verifikuesi.			shkarkimeve është verifikuar si i kënaqshëm. Raporti i verifikimit specifikon të gjitha çështjet që lidhen me punën e kryer nga verifikuesi.		
	4. Kur vlerësimi i verifikimit arrin në përfundimin se raporti i shkarkimeve përfshin keqdeklarime ose mospërputhje me kërkesat e kësaj rregullore, verifikuesi duhet të informojë kompaninë për këtë në kohën e duhur. Kompania do të korrigjojë më pas keqdeklarimet ose mospërputhjet në mënyrë që të mundësojë përfundimin në kohë të procesit të verifikimit dhe do t'i dorëzojë verifikuesit raportin e rishikuar të shkarkimeve dhe çdo informacion tjetër që ishte i nevojshëm për të korrigjuar mospërputhjet e identifikuar. Në raportin e tij të verifikimit, verifikuesi duhet të deklarojë nëse anomali të ose mospërputhjet e identifikuar gjatë vlerësimit të verifikimit	1		4. Kur vlerësimi i verifikimit arrin në përfundimin se raporti i shkarkimeve përfshin keqdeklarime ose mospërputhje me kërkesat e kësaj rregullore, verifikuesi duhet të informojë kompaninë për këtë në kohën e duhur. Kompania korrigjon më pas keqdeklarimet ose mospërputhjet në mënyrë që të mundësojë përfundimin në kohë të procesit të verifikimit dhe do t'i dorëzojë verifikuesit raportin e rishikuar të shkarkimeve dhe çdo informacion tjetër që ishte i nevojshëm për të korrigjuar mospërputhjet e identifikuar. Në raportin e tij të verifikimit, verifikuesi duhet të deklarojë nëse	F	

	janë korrigjuar nga kompania. Kur anomalitë ose mospërputhjet e komunikuar nuk janë korrigjuar dhe, individualisht ose të kombinuara, çojnë në anomali materiale, verifikuesi duhet të lëshojë një raport verifikimi që deklaron se raporti i shkarkimeve nuk është në përputhje me këtë rregullore.			anomalitë ose mospërputhjet e identifikuar gjatë vlerësimit të verifikimit janë korrigjuar nga kompania. Kur anomalitë ose mospërputhjet e komunikuar nuk janë korrigjuar dhe, individualisht ose të kombinuara, çojnë në anomali materiale, verifikuesi duhet të lëshojë një raport verifikimi që deklaron se raporti i shkarkimeve nuk është në përputhje me këtë rregullore.		
	5. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie me kërkesat e përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara në përputhje me paragrafin 6. Kur verifikuesi arrin në përfundimin, me siguri të arsyeshme, se të dhënat e përmbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie janë pa anomali materiale, verifikuesi lëshon një raport verifikimi që	1		5. Verifikuesi vlerëson përputhshmërinë e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie me kërkesat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 6. Kur verifikuesi arrin në përfundimin, me siguri të arsyeshme, se të dhënat e përmbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie janë pa anomali	F	

	deklaron se të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie janë verifikuar si të kënaqshme në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara në përputhje me paragrafin 6.			materiale, verifikuesi lëshon një raport verifikimi që deklaron se të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie janë verifikuar si të kënaqshme në përputhje me rregullat e përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 6.		
	6. Komisioni do të autorizohet të miratojë akte të deleguara në përputhje me nenin 23 të kësaj rregullore për të plotësuar këtë rregullore me rregullat për verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, duke përfshirë metodat e verifikimit dhe procedurën e verifikimit, si dhe nxjerrjen e një raporti verifikimi.	1		6.Ngarkohet ministri përgjegjës për mjedisin, në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për tregtinë në Republikën e Shqipërisë që, në zbatim të nenit 12, pikat 2, 3 dhe 4, të ligjit nr. 155/2020“Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, të miratojë aktet nënligjore përkatëse,me qëllim plotësimin e kësaj rregulloreje me rregullat për verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, duke përfshirë metodat e verifikimit dhe procedurën e verifikimit, si dhe nxjerrjen e një raporti verifikimi.	F	

14	Neni 14 Detyrimet dhe parimet e përgjithshme për verifikuesit 1. Verifikuesi duhet të jetë i pavarur nga kompania ose nga operatori i një anijeje dhe duhet të kryejë aktivitetet e kërkuara sipas kësaj rregullore në interes të publikut. Për këtë qëllim, as verifikuesi dhe as ndonjë pjesë e të njëjtit person juridik nuk duhet të jetë një kompani ose operator anijesh, pronar i një kompanie, ose në pronësi të tyre, dhe as verifikuesi nuk duhet të ketë marrëdhënie me kompaninë që mund të cenojnë pavarësinë dhe paanshmërinë e tij.	1	15	Neni 15 Detyrimet dhe parimet e përgjithshme për verifikuesit 1. Verifikuesi ushtron veprimtarinë e verifikimit në mënyrë të pavarur nga kompania ose operatori i anijes dhe kryen detyrat e përcaktuara në këtë rregullore në mbrojtje të interesit publik. Për këtë qëllim, verifikuesi, si edhe çdo pjesë përbërëse e personit juridik të cilit i përket, nuk duhet të jetë kompani ose operator anijeje, pronar i një kompanie ose operatori anijeje, apo të jetë në pronësi të tyre. Gjithashtu, verifikuesi nuk duhet të ketë marrëdhënie tregtare, financiare, organizative ose të çdo natyre tjetër me kompaninë që mund të cenojnë ose të krijojnë dyshime të arsyeshme për cenimin e pavarësisë,	F	

				paanshmërisë dhe objektivitetit të tij.		
	2. Kur shqyrton verifikimin e raportit të shkarkimeve dhe të procedurave të monitorimit të aplikuara nga kompania, verifikuesi vlerëson sigurinë, besueshmërinë dhe saktësinë e sistemeve të monitorimit dhe të të dhënave dhe informacionit të raportuar në lidhje me shkarkimet e gazeve serrë, në veçanti: (a) përcaktimin e konsumit të karburantit për udhëtimet;	1		2. Kur shqyrton verifikimin e raportit të shkarkimeve dhe të procedurave të monitorimit të aplikuara nga kompania, verifikuesi vlerëson sigurinë, besueshmërinë dhe saktësinë e sistemeve të monitorimit dhe të të dhënave dhe informacionit të raportuar në lidhje me shkarkimet e gazeve serrë, në veçanti: a) përcaktimin e konsumit të karburantit për udhëtimet;	F	
	(b) të dhënat e raportuara të konsumit të karburantit dhe matjet dhe llogaritjet përkatëse;	1		b) të dhënat e raportuara të konsumit të karburantit dhe matjet dhe llogaritjet përkatëse;	F	
	(c) zgjedhjen dhe përdorimin e faktorëve të shkarkimit;	1		c) zgjedhjen dhe përdorimin e faktorëve të shkarkimit;	F	
	(d) llogaritjet që çojnë në përcaktimin e shkarkimeve të përgjithshme të gazeve serrë dhe të shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë të parashikuara nga Direktiva	2		d) llogaritjet që çojnë në përcaktimin e shkarkimeve të përgjithshme të gazeve serrë dhe të shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë të parashikuara	F	

	2003/87/EC në lidhje me aktivitetet e transportit detar në përputhje me Shtojcën I të asaj Direktive dhe që do të raportohet sipas kësaj Direktive;			në shtojcën II, pjesa C, të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike” të ndryshuar ,në lidhje me aktivitetet e transportit detar, dhe që raportohen sipas kësaj rregullore;		
	(e) llogaritjet që çojnë në përcaktimin e efikasitetit të energjisë.	1		e) llogaritjet që çojnë në përcaktimin e efikasitetit të energjisë.	F	
	3. Verifikuesi merr në konsideratë raportet e shkarkimeve të paraqitura në përputhje me nenin 12 të kësaj rregullore vetëm nëse të dhënat dhe informacionet e sigurta dhe të besueshme mundësojnë përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë me një shkallë të arsyeshme sigurie dhe me kusht që të sigurohen sa vijon: (a) të dhënat e raportuara janë koherente në lidhje me të dhënat e vlerësuara që bazohen në të dhënat dhe karakteristikat e gjurmimit të anijes, të tilla si fuqia e instaluar e motorit;	1		3. Verifikuesi merr në konsideratë raportet e shkarkimeve të paraqitura në përputhje me nenin 13 të kësaj rregullore vetëm nëse të dhënat dhe informacionet e sigurta dhe të besueshme mundësojnë përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë me një shkallë të arsyeshme sigurie dhe me kusht që të sigurohen sa vijon: a) të dhënat e raportuara janë koherente në lidhje me të dhënat e vlerësuara që bazohen në të dhënat dhe karakteristikat e gjurmimit të anijes, të tilla si fuqia e instaluar e motorit;	F	

	(b) të dhënat e raportuara janë pa mospërputhje, veçanërisht kur krahasohet vëllimi i përgjithshëm i karburantit të blerë çdo vit nga çdo anije dhe konsumi i përgjithshëm i karburantit gjatë udhëtimeve;	1		b) të dhënat e raportuara janë pa mospërputhje, veçanërisht kur krahasohet vëllimi i përgjithshëm i karburantit të blerë çdo vit nga çdo anije dhe konsumi i përgjithshëm i karburantit gjatë udhëtimeve;	F	
	(c) mbledhja e të dhënave është kryer në përputhje me rregullat e zbatueshme; dhe	1		c) mbledhja e të dhënave është kryer në përputhje me rregullat e zbatueshme; dhe	F	
	(d) të dhënat përkatëse të anijes janë të plota dhe të qëndrueshme	1		d) të dhënat përkatëse të anijes janë të plota dhe të qëndrueshme	F	
	4. Kur shqyrton verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, verifikuesi vlerëson plotësinë e të dhënave të raportuara dhe përputhjen e atyre të dhënave të raportuara me informacionin e dhënë nga kompania, duke përfshirë raportet e saj të verifikuara të shkarkimeve dhe raportet e përmendura në nenin 11(2) të kësaj rregullore.	1		4. Kur shqyrton verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, verifikuesi vlerëson nëse të dhënat e raportuara janë të plota dhe nëse përputhen me informacionin e dhënë nga kompania, duke përfshirë raportet e saj të verifikuara të shkarkimeve dhe raportet e cituara pikën 2, të nenit 11 të kësaj rregullore.	F	
15	Neni 15 Procedurat e verifikimit	1	16	Neni 16 Procedurat e verifikimit	F	

	1. Verifikuesi identifikon rreziqet e mundshme që lidhen me procesin e monitorimit dhe raportimit duke krahasuar shkarkimet e raportuara të gazeve serrë me të dhënat e vlerësuara bazuar në të dhënat dhe karakteristikat e gjurmimit të anijeve, të tilla si fuqia e instaluar e motorit. Kur konstatohen devijime të rëndësishme, verifikuesi kryen analiza të mëtejshme.			1. Verifikuesi identifikon rreziqet e mundshme që lidhen me procesin e monitorimit dhe raportimit duke krahasuar shkarkimet e raportuara të gazeve serrë me të dhënat e vlerësuara bazuar në të dhënat dhe karakteristikat e gjurmimit të anijeve, të tilla si fuqia e instaluar e motorit. Kur konstatohen devijime të rëndësishme, verifikuesi kryen analiza të mëtejshme.		
	2. Verifikuesi identifikon rreziqet e mundshme që lidhen me hapat e ndryshëm të llogaritjes duke rishikuar të gjitha burimet e të dhënave dhe metodologjitë e përdorura.	1		2. Verifikuesi identifikon rreziqet e mundshme që lidhen me hapat e ndryshëm të llogaritjes duke rishikuar të gjitha burimet e të dhënave dhe metodologjitë e përdorura.	F	
	3. Verifikuesi do të marrë në konsideratë çdo metodë efektive të kontrollit të rrezikut të zbatuar nga kompania për të reduktuar nivelet e pasigurisë që lidhen me saktësinë specifike të metodave të monitorimit të përdorura.	1		3. Verifikuesi merr në konsideratë çdo metodë efektive të kontrollit të rrezikut të zbatuar nga kompania për të reduktuar nivelet e pasigurisë që lidhen me saktësinë specifike të metodave të monitorimit të përdorura.	F	

	4. Kompania duhet t'i japë verifikuesit çdo informacion shtesë që e mundëson kryerjen e procedurave të verifikimit. Verifikuesi mund të kryejë kontrolle në vend gjatë procesit të verifikimit për të përcaktuar besueshmërinë e të dhënave dhe informacionit të raportuar.	1		4. Kompania duhet t'i japë verifikuesit çdo informacion shtesë që e mundëson kryerjen e procedurave të verifikimit. Verifikuesi mund të kryejë kontrolle në vend gjatë procesit të verifikimit për të përcaktuar besueshmërinë e të dhënave dhe informacionit të raportuar.	F	
	5. Komisioni do të autorizohet të miratojë akte të deleguara në përputhje me nenin 23, në mënyrë që të specifikojë më tej rregullat për aktivitetet e verifikimit të përmendura në këtë rregullore. Gjatë miratimit të këtyre akteve, Komisioni merr parasysh elementet e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës III të kësaj rregullore. Rregullat e përcaktuara në këto akte të deleguara bazohen në parimet e verifikimit të parashikuara në nenin 14 të kësaj rregullore dhe në standardet përkatëse të pranuar ndërkombëtarisht.	1		5. Ministri përgjegjës për mjedisin në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për tregtinë në Republikën e Shqipërisë, gjatë miratimit të akteve nënligjore përkatëse, marrin në konsideratë elementet e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës III të kësaj rregulloreje. Rregullat e parashikuara në këto akte nënligjore bazohen në parimet e verifikimit të përcaktuara në nenin 15 të kësaj rregulloreje, si dhe në standardet përkatëse të pranuar ndërkombëtarisht.	F	

	6. Në lidhje me verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, verifikuesi dhe kompania duhet të respektojnë rregullat e verifikimit të përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara në zbatim të nenit 13(6) të kësaj rregullore. Verifikuesi nuk do të verifikojë raportin e shkarkimeve dhe raportin e përmendur në nenin 11(2) të kësaj rregullore secilës anije nën përgjegjësinë e kompanisë.	1		6. Në lidhje me verifikimin e të dhënave të mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, verifikuesi dhe kompania duhet të respektojnë rregullat e verifikimit të përcaktuara në aktet nënligjore të miratuara në zbatim të pikës 6, të nenit 14 të kësaj rregullore. Verifikuesi nuk verifikon raportin e shkarkimeve dhe raportin e cituar në pikën 2, të nenit 11 të kësaj rregullore, për secilën anije nën përgjegjësinë e kompanisë.	F	
16	Article 16 Accreditation of verifiers 1. Verifikuesit që vlerësojnë planet e monitorimit, raportet e shkarkimeve, raportet e referuara në nenin 11 pika 2 të kësaj rregullore dhe të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, dhe lëshojnë raportet e verifikimit të përmendura në nenin 13, paragrafi 3 dhe 5 të kësaj rregullore dhe dokumentet e përputhshmërisë të përmendura	2	17	Neni 17 Akreditimi i verifikuesve 1. Verifikuesit që vlerësojnë planet e monitorimit, raportet e shkarkimeve, raportet e referuara në pikën 2 të nenit 11, të kësaj rregullore dhe të dhënat e mbledhura të shkarkimeve në nivel kompanie, dhe lëshojnë raportet e verifikimit sipas pikave 3 dhe 5 të nenit 14 dhe	F	2. Neni 12/1 - Ligji nr. 155/2020 për ndryshimet klimatike, i ndryshuar

	në nenin 17, paragrafi 1 të kësaj rregullore, duhet të akreditohen nga një organ kombëtar akreditimi për aktivitetet brenda fushëveprimit të kësaj rregullore dhe në zbatim të Rregullores (EC) Nr 765/2008.			dokumentet e përputhshmërisë të parashikuara në pikën 1 të nenit 18 të kësaj rregullore, duhet të akreditohen nga Organizmi kombëtar i akreditimit për aktivitetet brenda fushëveprimit të kësaj rregullore dhe në përputhje me legjislacionin kombëtar në lidhje me akreditimin si dhe legjislacionin kombëtar në lidhje me ndryshimet klimatike, për akreditimin e verifikuesit		
	2. Kur në këtë rregullore nuk parashikohen dispozita specifike në lidhje me akreditimin e verifikuesve, do të zbatohen dispozitat përkatëse të Rregullores (EC) Nr 765/2008 .	1		2. Kur në këtë rregullore nuk parashikohen dispozita specifike në lidhje me akreditimin e verifikuesve, zbatohen dispozitat përkatëse të legjislacionit kombëtar në lidhje me akreditimin.	F	
	3. Komisioni do të jetë i autorizuar të miratojë akte të deleguara në përputhje me nenin 23, me qëllim	1		3.Ngarkohet ministri përgjegjës për mjedisin në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për tregtinë në	F	

	përcaktimin më të detajuar të metodave të akreditimit të verifikuesve. Gjatë miratimit të këtyre akteve, Komisioni do të marrë parasysh elementët e përcaktuar në Pjesën B të Shtojcës III. Metodrat e specifikuara në këto akte të deleguara do të bazohen në parimet për verifikimin e parashikuara në nenin 14 dhe në standardet ndërkombëtare të pranueshme përkatëse.			Republikën e Shqipërisë, që në zbatim të nenit 12/1, të ligjit nr. 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, të miratojnë aktet nënligjore përkatëse, me qëllim specifikimin e mëtejshëm të mënyrave të akreditimit të verifikuesve. Gjatë miratimit të këtyre akteve nënligjore, ministri merr në konsideratë elementet e përcaktuara në Pjesën B të Shtojcës III të kësaj rregulloreje. Metodrat e përcaktuara në këto akte nënligjore bazohen në parimet e verifikimit të parashikuara në nenin 15 të kësaj rregulloreje, si dhe në standardet përkatëse të pranuar ndërkombëtarisht.		
17	KAPITULLI IV PAJTUESHMËRIA DHE PUBLIKIMI I INFORMACIONIT Neni 17 Dokumenti i pajtueshmërisë 1. Kur raporti i shkarkimeve plotëson kërkesat e përcaktuara	1	18	KAPITULLI IV PAJTUESHMËRIA DHE PUBLIKIMI I INFORMACIONIT Neni 18 Dokumenti i pajtueshmërisë	F	

	në nenet 11 deri në 15 dhe ato në Shtojcat I dhe II të kësaj rregullore, verifikuesi lëshon, mbi bazën e raportit të verifikimit, një dokument përputhshmërie për anijen në fjalë.			1. Kur raporti i shkarkimeve plotëson kërkesat e përcaktuara në nenet 11 deri në 16 dhe ato në Shtojcat I dhe II të kësaj rregullore, verifikuesi lëshon, mbi bazën e raportit të verifikimit, një dokument përputhshmërie për anijen në fjalë.		
	2. Dokumenti i përputhshmërisë duhet të përfshijë informacionin e mëposhtëm: (a) identitetin e anijes (emrin, numrin e identifikimit të IMO-së dhe portin e regjistrimit ose portin e origjinës);	1		2. Dokumenti i përputhshmërisë duhet të përfshijë informacionin e mëposhtëm: a) identitetin e anijes (emrin, numrin e identifikimit të IMO-së dhe portin e regjistrimit ose portin e origjinës);	F	
	(b) emrin, adresën dhe vendin kryesor të biznesit të pronarit të anijes;	1		b) emrin, adresën dhe vendin kryesor të biznesit të pronarit të anijes;	F	
	(c) identitetin e verifikuesit;	1		c) identitetin e verifikuesit;		
	(d) datën e lëshimit të dokumentit të përputhshmërisë, periudhën e vlefshmërisë së tij dhe periudhën e raportimit të cilës i referohet.	1		d) datën e lëshimit të dokumentit të përputhshmërisë, periudhën e vlefshmërisë së tij dhe periudhën e raportimit të cilës i referohet.	F	

	3. Dokumentet e pajtueshmërisë duhet të jenë të vlefshme për periudhën 18 mujore pas përfundimit të periudhës raportuese	1		3. Dokumentet e pajtueshmërisë duhet të jenë të vlefshme për periudhën 18 mujore pas përfundimit të periudhës raportuese	F	
	4. Verifikuesi informon autoritetin e shtetit të flamurit, pa vonesë, për lëshimin e çdo dokumenti përputhshmërie. Verifikuesi transmeton informacionin e përmendur në paragrafin 2 duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë modelet elektronike.	1		4. Verifikuesi informon autoritetin e shtetit të flamurit, pa vonesë, për lëshimin e çdo dokumenti përputhshmërie. Verifikuesi transmeton informacionin e përmendur në piken 2 duke përdorur sisteme të automatizuara dhe formate të shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë modelet elektronike.	F	
	5. Komisioni përcakton me akte nënligjore rregullat teknike për formatet e shkëmbimit të të dhënave, duke përfshirë edhe modelet elektronike. Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurën e ekzaminimit të përmendur në nenin 24, paragrafi 2 të kësaj rregullore.				N/A	Rregullat teknike për formatet e shkëmbimit të të dhënave janë parashikuar në nenin 12, pika 4, 14 pika 6 dhe 16 pika 5 të kësaj rregulloreje.
	Neni 18	1	19	Neni 19	F	

	Detyrimi për të mbajtur në bord një dokument të vlefshëm përputhshmërie Brenda datës 30 Qershor të vitit pas përfundimit të një periudhe raportimi, anijet që mbërrijnë, brenda ose nisen nga një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe që kanë kryer udhëtime gjatë asaj periudhe raportuese, duhet të mbajnë në bord një dokument të vlefshëm përputhshmërie.			Detyrimi për të mbajtur në bord një dokument të vlefshëm përputhshmërie Brenda datës 30 Qershor të vitit pas përfundimit të një periudhe raportimi, anijet që mbërrijnë, brenda ose nisen nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë dhe që kanë kryer udhëtime gjatë asaj periudhe raportuese, duhet të mbajnë në bord një dokument të vlefshëm përputhshmërie.		
19	Neni 19 Pajtueshmëria me kërkesat dhe inspektimet e monitorimit dhe raportimit 1. Bazuar në informacionin e publikuar në përputhje me nenin 21, paragrafi 1 të kësaj rregullore, çdo shtet anëtar merr të gjitha masat e nevojshme për të garantuar respektimin e kërkesave të monitorimit dhe raportimit të përcaktuara në nenet 8 deri në 12 nga anijet që mbajnë flamurin e saj. Shtetet anëtare duhet konsiderojë faktin që një dokument	1	20	Neni 20 Pajtueshmëria me kërkesat dhe inspektimet e monitorimit dhe raportimit 1. Bazuar në informacionin e publikuar në përputhje me parashikimet e pikës 1 të nenit 22, të kësaj rregullore, Republika e Shqipërisë merr të gjitha masat e nevojshme për të garantuar respektimin e kërkesave të monitorimit dhe raportimit të parashikuar në nenet 8 deri në 13, nga	F	

	përputhshmërie është lëshuar për anijen në fjalë, në përputhje me nenin 17(4) të kësaj rregullore, si dëshmi të një përputhshmërie të tillë.			anijet që mbajnë flamurin e saj. Drejtoria e Përgjithshme Detare duhet konsiderojë faktin që një dokument përputhshmërie është lëshuar për anijen në fjalë, në përputhje me parashikimet e pikës 4 të nenit 18 të kësaj rregullore, si dëshmi të një përputhshmërie të tillë		
	2. Çdo Shtet Anëtar duhet të sigurojë që çdo inspektim i një anijeje në një port nën juridiksionin e tij, i kryer në përputhje me Direktivën 2009/16/KE, të përfshijë kontrollin që anija mban në bord një dokument të vlefshëm për përputhshmërinë.	1		2. Drejtoria e Përgjithshme Detare siguron që çdo inspektim i një anijeje në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, i kryer në përputhje me VKM nr. 13, datë 11.1.2017 “Për miratimin e rregullores “Për kontrollin shtetëror portual në Republikën e Shqipërisë”, përfshin kontrollin nëse një dokument i vlefshëm përputhshmërie është mbajtur në bord.	F	
	3. Për çdo anije në lidhje me të cilën informacioni i përmendur në pikat (i) dhe (j) të nenit 21, paragrafi 2 të kësaj rregullore, nuk është i disponueshëm në	1		3. Për çdo anije për të cilën informacioni i parashikuar në shkronjat (i) dhe (j) të pikës 2 të nenit 22 të kësaj rregullore, nuk është i	F	

	momentin kur ajo hyn në një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, Shteti Anëtar mund të kontrollojë që në bord të ketë një dokument të vlefshëm përputhshmërie.			disponueshëm në momentin kur ajo hyn në një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të kontrollojë që në bord të ketë një dokument të vlefshëm përputhshmërie.		
20	Neni 20 Sanksionet, shkëmbimi i informacionit dhe urdhri i dëbimit 1.Shtetet Anëtare krijojnë një sistem sanksionesh për mosrespektimin e detyrimeve të monitorimit dhe raportimit të përcaktuara në nenet 8 deri në 12 dhe marrin të gjitha masat e nevojshme për të siguruar zbatimin e këtyre sanksioneve. Sanksionet e parashikuara duhet të jenë efektive, proporcionale dhe parandaluese. Shtetet Anëtare i njoftojnë këto dispozita Komisionit deri më 1 korrik 2017 dhe e njoftojnë Komisionin pa vonesë për çdo ndryshim të mëvonshëm.	2	21	Neni 21 Dënime, shkëmbim informacioni dhe urdhër dëbimi 1. Shkeljet e dispozitave të kësaj rregullore, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe i nënshtrohen parashikimeve në shkronjat “b” dhe “c”, të pikes 1 të nenit 34, të ligjit nr.155/2020 “Për ndryshimet klimatike” i ndryshuar.	F	

	2. Shtetet Anëtare do të vendosin një shkëmbim efektiv të informacionit dhe një bashkëpunim efektiv ndërmjet autoriteteve të tyre kombëtare përgjegjëse për sigurimin e përputhshmërisë me detyrimet e monitorimit dhe raportimit ose, kur është e zbatueshme, ndërmjet autoriteteve të ngarkuara me procedurat e sanksionimit. Procedurat kombëtare të sanksionimit ndaj një anijeje të caktuar nga çdo Shtet Anëtar i njoftohen Komisionit, Agjencisë Evropiane për Sigurinë Detare (EMSA), Shteteve të tjera Anëtare dhe Shtetit të flamurit përkatës.	1		2. Procedurat për vendosjen e sanksioneve ndaj një anijeje të identifikuar, e cila mban flamurin e një Shteti Anëtar të Bashkimit Evropian, i njoftohen Agjencisë Evropiane për Sigurinë Detare (EMSA).	F	
	3. Në rastin e një anijeje që nuk ka përmbushur detyrimet e monitorimit dhe raportimit për dy ose më shumë periudha raportimi radhazi, dhe kur masat e tjera nuk kanë arritur të sigurojnë pajtueshmërinë, autoriteti kompetent i Shtetit Anëtar të portit të hyrjes mund, pasi t'i ketë dhënë mundësinë	1		3. Në rastin e një anijeje që nuk ka përmbushur detyrimet e monitorimit dhe raportimit për dy ose më shumë periudha raportimi radhazi, dhe kur masat e tjera të zbatimit nuk kanë arritur të sigurojnë pajtueshmërinë, Drejtoria e Përgjithshme Detare e Republikës së	F	

	shoqërisë përkatëse të paraqesë vërejtjet e saj, të lëshojë një urdhër për dëbimin, i cili do t'i njoftohet Komisionit, Agjencisë Evropiane për Sigurinë Detare (EMSA), Shteteve të tjera Anëtare dhe shtetit të flamur përkatës. Si rezultat i lëshimit të një urdhri të tillë dëbimi, çdo Shtet Anëtar, me përjashtim të Shtetit Anëtar të cilit i përket flamuri që mbart anija, do të refuzojë hyrjen e anijes së përfshirë në ndonjë nga portet e tij deri në përmbushjen e detyrimeve të monitorimit dhe raportimit nga ana e shoqërisë në përputhje me nenet 11 dhe 18. Kur një anije e tillë mban flamurin e një Shteti Anëtar dhe hyn ose gjendet në një nga portet e tij, Shteti Anëtar përkatës, pasi t'i ketë dhënë mundësinë shoqërisë përkatëse të paraqesë vërejtjet e saj, do të ndalojë anijen deri në përmbushjen e detyrimeve të monitorimit dhe raportimit nga ana e shoqërisë.			Shqipërisë, pasi t'i japë mundësinë kompanisë përkatëse të transportit detar për të paraqitur vëzhgimet e saj, mund të nxjerrë një urdhër dëbimi, i cili do t'i njoftohet Agjencisë Evropiane të Sigurisë Detare (EMSA). Kur një anije e tillë mban flamurin e Republikës së Shqipërisë dhe hyn ose gjendet në një nga portet e saj, Drejtoria e Përgjithshme Detare, pasi t'i ketë dhënë mundësinë kompanisë për të paraqitur vëzhgimet e saj, mund të nxjerrë një urdhër ndalimi deri në përmbushjen e detyrimeve të monitorimit dhe raportimit nga ana e kompanisë.		
--	--	--	--	--	--	--

	Kur një anije, siç përmendet në paragrafin e parë, gjendet në një nga portet e Shtetit Anëtar të cilit i përket flamuri që mbart anija, Shteti Anëtar përkatës mund, pasi t'i ketë dhënë mundësinë shoqërisë përkatëse të paraqesë vërejtjet e saj, të lëshojë një urdhër ndalimi nga shteti i flamurit deri në përmbushjen e detyrimeve të monitorimit dhe raportimit nga ana e shoqërisë. Ai do të njoftojë Komisionin, EMSA-n dhe Shtetet e tjera Anëtare për këtë. Përmbushja e këtyre detyrimeve të monitorimit dhe raportimit do të konfirmohet me njoftimin e një dokumenti të vlefshëm të përputhshmërisë tek autoriteti kombëtar kompetent që ka lëshuar urdhrin për përjashtim. Ky paragraf nuk çënon rregullat ndërkombëtare detare që zbatohen në rastet e anijeve në vështirësi.					
--	---	--	--	--	--	--

	4. Pronari i anijes ose operatori i anijes, ose përfaqësuesi i tij në Shtetet Anëtare, ka të drejtën e një mjeti juridik efektiv para një gjykate ose organi gjyqësor kundër një urdhri dëbimi dhe për këtë duhet të informohet në mënyrë të rregullt nga autoriteti kompetent i Shtetit Anëtar të portit të hyrjes. Shtetet Anëtare krijojnë dhe mbajnë procedura të përshtatshme për këtë qëllim.			4. Pronari i anijes ose operatori i një anijeje ose përfaqësuesi i saj ka të drejtën e një mjeti juridik efektiv përpara një gjykate kundër urdhrit të dëbimit dhe duhet të informohet në mënyrë të duhur për këtë nga Drejtoria e Përgjithshme Detare si autoriteti kompetent i portit të hyrjes.	F	
	5.Çdo Shtet Anëtar që nuk ka porte detare në territorin e tij dhe që ka mbyllur regjistrin e tij kombëtar të anijeve ose nuk ka anije që mbajnë flamurin e tij dhe që bien brenda fushës së zbatimit të kësaj Rregullore, dhe për aq kohë sa asnjë anije e tillë nuk mban flamurin e tij, mund të përjashtohet nga dispozitat e këtij neni. Çdo Shtet Anëtar që synon të përfitojë nga ky përjashtim njofton Komisionin jo më vonë se data 1 korrik 2015. Çdo ndryshim i mëvonshëm gjithashtu i komunikohet Komisionit.				N/A	Kjo dispozite nuk është e aplikueshme pasi nuk është rasti i Shqiperise. Shqiperia ka porte detare qe operojne ne transportin kombetar dhe nderkombetar.

	Mundësia e përjashtimit sipas nënparagrafit të parë nuk zbatohet për një Shtet Anëtar autoriteti i të cilit është autoriteti administrues përgjegjës.					
21	Neni 21 Publikimi i informacionit dhe raporti i Komisionit 1. Brenda datës 30 Qershor të çdo viti, Komisioni vë në dispozicion të publikut informacionin për shkarkimet e gazeve serrë të raportuara në përputhje me nenin 11 të kësaj rregullore, si dhe informacionin e përcaktuar në pikën 2 të këtij neni.	2	22	Neni 22 Publikimi i informacionit dhe raporti i Ministrisë së Mjedisit 1. Ministria e Mjedisit, çdo vit, vë në dispozicion të publikut informacionin për shkarkimet e gazeve serrë të raportuara në përputhje me nenin 11 të kësaj rregullore, si dhe informacionin e përcaktuar në pikën 2 të këtij neni.	F	Pika 5, Neni 35 i Ligjit “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar. Nivelet e shkarkimeve vjetore GES nga subjektet që depozitojnë pranë autoriteteve kompetente raportet e të dhënave të monitorimit të GES-eve, në përputhje me nenet 8, 11 dhe 12 të këtij ligji, bëhen menjëherë të disponueshme për publikun dhe përditësohen rregullisht, duke siguruar akses për të gjithë, në përputhje me vendimin nr. 16, datë 4.1.2012, të Këshillit të Ministrave “Për të drejtën e publikut për të

						pasur informacion mjedisor”
	2. Komisioni duhet të përfshijë sa vijon në informacionin që do të bëhet i disponueshëm publikisht: (a) identitetin e anijes (emrin, shoqërinë, numrin e identifikimit të IMO-së dhe portin e regjistrimit ose portin e origjinës);	1		2. Publikimi duhet të përfshijë sa vijon në informacionin që bëhet i disponueshëm publikisht: a) identitetin e anijes (emrin, shoqërinë, numrin e identifikimit të IMO-së dhe portin e regjistrimit ose portin e origjinës);	F	
	(b) efikasitetin teknik të anijes (EEDI ose EIV, kur është e zbatueshme);	1		b) efikasitetin teknik të Indeksit të Projektimit të Efikasitetit të Energjisë së anijes (EEDI) ose të Vlerës së Indeksit të Vlerësuar (EIV), kur është e zbatueshme;	F	
	(c) shkarkimet vjetore të gazeve serrë;	1		c) shkarkimet vjetore të gazeve serrë;	F	
	(d) konsumin total vjetor të karburantit për udhëtime;	1		d) konsumin total vjetor të karburantit për udhëtime;	F	
	(e) konsumin mesatar vjetor të karburantit dhe shkarkimet e gazeve serrë për distancën e përshkuar të udhëtimeve;	1		e) konsumin mesatar vjetor të karburantit dhe shkarkimet e gazeve serrë për distancën e përshkuar të udhëtimeve;	F	

	(f) konsumin mesatar vjetor të karburantit dhe shkarkimet e gazeve serrë për distancën e përshkuar dhe mallrat e transportuara në udhëtime;	1		f) konsumin mesatar vjetor të karburantit dhe shkarkimet e gazeve serrë për distancën e përshkuar dhe mallrat e transportuara në udhëtime;	F	
	(g) kohën totale vjetore të kaluar në det në udhëtime;	1		g) kohën totale vjetore të kaluar në det në udhëtime;	F	
	(h) metodën e zbatuar për monitorim;			h) metodën e zbatuar për monitorim;	F	
	(i) datën e lëshimit dhe datën e skadimit të dokumentit të pajtueshmërisë;	1		i) datën e lëshimit dhe datën e skadimit të dokumentit të pajtueshmërisë;	F	
	(j) identitetin e verifikuesit që ka vlerësuar raportin e shkarkimeve;	1		j) identitetin e verifikuesit që ka vlerësuar raportin e shkarkimeve;	F	
	(k) çdo informacion tjetër i monitoruar dhe raportuar mbi baza vullnetare në përputhje me nenin 10.	1		k) çdo informacion tjetër i monitoruar dhe raportuar mbi baza vullnetare në përputhje me nenin 10.	F	
	3. Kur, për shkak të rrethanave të specifike, publikimi i një kategorie të dhënash të mbledhura sipas paragrafit 2, që nuk lidhen me shkarkimet e gazeve serrë, do të dëmtonte në mënyrë të jashtëzakonshme mbrojtjen e interesave tregtare që meritojnë mbrojtje si një interes ekonomik legjitim, duke	1		3. Kur, për shkak të rrethanave specifike, zbulimi i një kategorie të dhënash të mbledhura sipas pikes 2, që nuk ka të bëjë me shkarkimet e gazeve serrë, minon në mënyrë të veçantë mbrojtjen e interesave tregtare që meritojnë mbrojtje si një interes	F	

	pasur përparësi mbi interesin publik për publikim sipas Rregullores (KE) Nr. 1367/2006 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, do të aplikohet një nivel tjetër grumbullimi për ato të dhëna të specifike, në kërkesë të kompanisë, në mënyrë që të mbrohen këto interesa. Kur aplikimi i një niveli tjetër të grumbullimit nuk është i mundur, Komisioni nuk do t'i bëjë këto të dhëna publike.			legjitim ekonomik që mbizotëron interesin publik për zbulimin në përputhje me ligjin e brendshëm në fuqi, me kërkesë të kompanisë duhet të zbatohet një nivel i ndryshëm grumbullimi i këtyre të dhënave specifike për të mbrojtur këto interesa. Kur zbatimi i niveleve të ndryshme të grumbullimit nuk është i mundur, Ministria e Mjedisit nuk do t'i bëjë publike ato të dhëna.		
	4. Komisioni publikon një raport vjetor për shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse nga transporti detar, duke përfshirë rezultatet e mbledhura dhe të shpjeguara, me qëllim informimin e publikut dhe lejimin e vlerësimit të shkarkimeve të gazeve serrë dhe efikasitetit energjetik të transportit detar sipas madhësisë, llojit të anijeve, aktivitetit ose çdo kategorie	2		4. Ministria e Mjedisit publikon një raport vjetor për shkarkimet e gazeve serrë dhe informacione të tjera përkatëse nga transporti detar, duke përfshirë rezultatet e mbledhura dhe të shpjeguara, me qëllim informimin e publikut dhe lejimin e vlerësimit të shkarkimeve të gazeve serrë dhe efikasitetit energjetik të transportit detar sipas madhësisë, llojit të anijeve, aktivitetit ose çdo kategorie	F	Neni 35, pika 5 i ligjit Nr. 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar

	tjetër që konsiderohet e rëndësishme			tjetër që konsiderohet e rëndësishme.		
	5. Komisioni, çdo dy vjet, vlerëson ndikimin e përgjithshëm të veprimtarive të transportit detar në klimën globale, përfshirë ndikimin përmes shkarkimeve ose efekteve të gazeve serrë, përveç CO ₂ -së, si dhe të grimcave.				N/A	Kjo dispozitë nuk është përfshirë në aktin shqiptar, pasi ajo vendos një detyrim institucional që i referohet ekskluzivisht Komisionit Evropian, në funksion të vlerësimit periodik të ndikimit të përgjithshëm të veprimtarive të transportit detar në klimën globale. Nuk krijon detyrime apo të drejta të zbatueshme për autoritetet kombëtare ose subjektet nën juridiksionin e tyre.
	6. Brenda kuadrit të mandatit të saj, EMSA asiston Komisionin në punën e tij për përmbushjen e kërkesave të këtij neni, si dhe të neneve 12 dhe 17 të kësaj rregulloreje, në përputhje me Rregulloren (KE) nr. 1406/2002 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit.				N/A	Kjo dispozitë nuk është përfshirë në aktin shqiptar, pasi ajo rregullon rolin dhe detyrat e Agjencisë Evropiane për Sigurinë Detare (EMSA) në asistimin e Komisionit Evropian për zbatimin e kësaj rregulloreje. Nuk

						krijojn detyrime të drejtpërdrejta për autoritetet kombëtare
	KAPITULLI V BASHKËPUNIMI NDËRKOMBËTAR Neni 22 Bashkëpunimi ndërkombëtar 1. Komisioni duhet të informojë IMO-n dhe organet e tjera ndërkombëtare përkatëse rregullisht mbi zbatimin e kësaj Rregullore, pa dëmtuar shpërndarjen e kompetencave ose procedurat e vendimmarrjes të parashikuara në Traktate.	1	23	Neni 23 Bashkëpunimi ndërkombëtar 1. Pa cenuar shpërndarjen e kompetencave, Ministria përgjegjëse për transportin informon rregullisht Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO), Agjencinë Evropiane të Sigurisë Detare (EMSA) dhe organet e tjera përkatëse ndërkombëtare për zbatimin e kësaj rregullore.	F	

	2. Komisioni dhe, kur është e përshtatshme, shtetet anëtare do të mbajnë shkëmbime teknike me vendet e treta, në veçanti lidhur me zhvillimin e mëtejshëm të metodave të monitorimit, organizimin e raportimit dhe verifikimin e raporteve të shkarkimeve.				N/A	Kjo dispozitë nuk është përfshirë në aktin shqiptar, pasi ajo rregullon bashkëpunimin teknik ndërmjet Komisionit Evropian, shteteve anëtare dhe vendeve të treta, në kuadër të kompetencave të Bashkimit Evropian në fushën e marrëdhënieve të jashtme dhe të bashkëpunimit ndërkombëtar.
--	---	--	--	--	-----	--

	3. Në rast se arrihet një marrëveshje ndërkombëtare për një sistem global të monitorimit, raportimit dhe verifikimit të shkarkimeve të gazeve serrë ose për masa globale për reduktimin e shkarkimeve të gazeve serrë nga transporti detar, Komisioni do të rishikojë këtë rregullore dhe, kur është e përshtatshme, do të propozojë ndryshime në këtë rregullore me qëllim sigurimin e përputhshmërisë me atë marrëveshje ndërkombëtare.				N/A	Nuk perafrohet pasi parashikon kompetenca ekzkluzive të Komisionit.
22a	Article 22a Review Komisioni duhet, jo më vonë se data 31 dhjetor 2024, të rishikojë këtë Rregullore, duke marrë parasysh veçanërisht përvojën e mëtejshme të fituar nga zbatimi i saj, përfshirë, ndër të tjera, qëllimin e përfshirjes së anijeve me tonazh bruto nën 5 000 por jo më pak se 400 tonë bruto brenda fushës së kësaj Rregullore, me synimin e një përfshirjeje të mundshme të				N/A	Neni nuk është objekt përafrimi sepse ai përcakton mënyrën e ushtrimit të kompetencës ekskluzive të Komisionit Evropian për rishikimin e kësaj rregullore. Për me teper fusheveprimi i rregullores është zgjeruar dhe përfshin edhe anijet me tonazh bruto nën 5 000 por jo

	mëvonshme të këtyre anijeve brenda fushës së Drejtivës 2003/87/KE ose për të propozuar masa të tjera për uljen e shkarkimeve të gazeve serrë nga këto anije. Ky rishikim, kur është e përshtatshme, duhet të shoqërohet me një propozim legjislativ për të ndryshuar këtë Rregullore.					më pak se 400 tonë bruto.
				Neni 24 Dispozita kalimtare Seksioni C i Shtojcës II të kësaj rregulloreje hyn në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë.		Integruar ne aktin shqiptar per qellime sqaruese te metejshme.
23	KAPITULLI VI KOMPETENCA DHE DISPOZITA PËRFUNDIMTARE TË DELEGUARA DHE ZBATUESE Neni 23				N/A	Dispozita nuk perafrohet pasi parashikon kompetenca ekskluzive te Komisionit.

	Ushtrimi i delegimit 1. Kompetenca për të miratuar aktet e deleguara i jepet Komisionit, në përputhje me kushtet e përcaktuara në këtë nen. Është me rëndësi të veçantë që Komisioni të ndjekë praktikën e tij të zakonshme dhe të zhvillojë konsultime me ekspertë, përfshirë edhe ekspertë të Shteteve Anëtare, përpara miratimit të këtyre akteve të deleguara.					
	2.Kompetenca për të miratuar aktet e deleguara, të përmendura në nenin 5(2), nenin 15(5) dhe nenin 16(3), i jepet Komisionit për një periudhë pesëvjeçare, duke filluar nga data 1 korrik 2015. Pushteti për të miratuar aktet e deleguara, të përmendura në nenin 6(8), nenin 7(5), nenin 11(4), nenin 11a(4) dhe nenin 13(6), i jepet Komisionit për një periudhë pesëvjeçare, duke filluar nga data 5 qershor 2023. Komisioni harton një raport lidhur me delegimin e pushtetit				N/A	Dispozita nuk perafrohet pasi parashikon kompetenca ekskluzive te Komisionit.

	jo më vonë se nëntë muaj përpara përfundimit të secilës periudhë pesëvjeçare përkatëse. Delegimi i pushtetit zgjatet në mënyrë të heshtur për periudha me të njëjtën kohëzgjatje, përveç rasteve kur Parlamenti Evropian ose Këshilli kundërshton një zgjatje të tillë jo më vonë se tre muaj përpara përfundimit të çdo periudhe.					
	3. Delegimi i kompetences, i cëtohet në nenin 5(2), nenin 6(8), nenin 7(5), nenin 11(4), nenin 11a(4), nenin 13(6), nenin 15(5) dhe nenin 16(3), mund të revokohet në çdo kohë nga Parlamenti Evropian ose nga Këshilli. Vendimi për revokim i jep fund delegimit të pushtetit të përcaktuar në atë vendim. Ai hyn në fuqi ditën pas publikimit të vendimit në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian ose në një datë të mëvonshme të përcaktuar në vetë vendimin. Ky revokim nuk cenon vlefshmërinë e asnjë akti të deleguar që tashmë është në fuqi.				N/A	Dispozita nuk perafrohet pasi parashikon kompetenca ekskluzive te Komisionit.

	4. Sapo të miratojë një akt të deleguar, Komisioni njofton njëkohësisht Parlamentin Evropian dhe Këshillin.				N/A	Dispozita nuk perafrohet pasi parashikon kompetenca ekskluzive te Komisionit.
	5. Një akt i deleguar, i miratuar në përputhje me nenin 5(2), nenin 6(8), nenin 7(5), nenin 11(4), nenin 11a(4), nenin 13(6), nenin 15(5) ose nenin 16(3), hyn në fuqi vetëm nëse brenda një periudhe dy mujore nga njoftimi i këtij akti Parlamentit Evropian dhe Këshillit nuk është shprehur asnjë kundërshtim nga Parlamenti Evropian ose nga Këshilli, ose nëse, përpara përfundimit të kësaj periudhe, Parlamenti Evropian dhe Këshilli e kanë njoftuar të dy Komisionin se nuk do të kundërshtojnë. Kjo periudhë zgjatet me dy muaj me nismën e Parlamentit Evropian ose të Këshillit. Megjithatë, fjalia e fundit e nënparagrafit të parë të këtij				N/A	Dispozita nuk perafrohet pasi parashikon kompetenca ekskluzive te Komisionit.

	paragrafi nuk zbatohet për aktet e deleguara të miratuara deri më 1 tetor 2023 në përputhje me nenin 5(2), nënparagrafin e dytë, nenin 6(8), nënparagrafin e dytë, ose nenin 11(4).					
24	Neni 24 Procedura e komitetit Komisioni asistohet nga Komiteti i krijuar me nenin 26 të Rregullores (BE) nr. 525/2013 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit. Ky Komitet është një komitet në kuptim të Rregullores (BE) nr. 182/2011.				N/A	Kjo dispozitë nuk është përfshirë në aktin shqiptar, pasi ajo rregullon procedurën e komitetit (comitology) dhe funksionimin e një komiteti të Bashkimit Evropian që asiston Komisionin Evropian në ushtrimin e kompetencave të tij zbatuese. Dispozita i referohet drejtpërdrejt mekanizmave institucionalë të BE-së dhe rregullave procedurale të përcaktuara në Rregulloren (BE) nr. 182/2011, të cilat kanë karakter nderkombëtar dhe nuk mund të transpozohen në rendin juridik kombëtar. Për

						rrjedhojë, ajo nuk krijon detyrime të zbatueshme për autoritetet kombëtare dhe konsiderohet e pazbatueshme në nivel kombëtar, duke u përjashtuar nga procesi i përafrimit.
	Kur i bëhet referencë këtij paragrafi, zbatohet neni 5 i Rregullores (BE) nr. 182/2011. Kur komiteti nuk jep asnjë opinion, Komisioni nuk e miraton projekt-aktin zbatues dhe zbatohet nënparagrafi i tretë i nenit 5(4) të Rregullores (BE) nr. 182/2011.				N/A	Nuk është objekt përafrimi sepse parashikon kompetenca ekskluzive të Komisionit Evropian
25	Neni25 Ndryshimet në Direktivën 2009/16/KE Në listën e përcaktuar në Shtojcën IV të Direktivës 2009/16/KE duhet të shtohet pika e mëposhtme: ‘50. Dokumenti i Përputhshmërisë (Document of Compliance) i lëshuar në				N/A	Detyrimi i kompanive detare për t’u pajisur me dokumentin e përputhshmërisë lidhur me monitorimin, raportimin dhe verifikimin e shkarkimeve të dioksidit të karbonit nga transporti detar do të përcaktohet me akt të veçantë, nëpërmjet

	përputhje me Rregulloren (BE) 2015/757 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 29 prill 2015, mbi monitorimin, raportimin dhe verifikimin e shkarkimeve të dioksidit të karbonit nga transporti detar, dhe duke ndryshuar Direktivën 2009/16/KE (*)					ndryshimit të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 13, datë 11.1.2017, ‘Për miratimin e rregullores “Për kontrollin shtetëror portual në Republikën e Shqipërisë, qe ka transpozuar Direktiven 2009/16/EC
	Neni 26 Hyrja në fuqi Kjo rregullore hyn në fuqi më 1 korrik 2015. Kjo rregullore është detyrueshme në tërësinë e saj dhe zbatohet drejtpërdrejt nga të gjitha Shtetet Anëtare.				N/A	Neni nuk është objekt përafrimi, sepse ai përcakton datën e hyrjes në fuqi të Rregullores, duke qenë i drejtpërdrejtë dhe i detyrueshëm në të gjitha shtetet anëtare. Shqipëria e zbaton menjëherë pas hyrjes në fuqi, pa pasur nevojë për masa kombëtare për përafrim
ANNEX I	SHTOJCA I Metodat për monitorimin e shkarkimeve të gazeve serrë A. LLOGARITJA E SHKARKIMEVE TË GAZEVE SERRË (NENI 9)	1	SHTOJCA I	SHTOJCA I Metodat për monitorimin e shkarkimeve të gazeve serrë A. LLOGARITJA E SHKARKIMEVE TË	F	

	1. Formulatat për llogaritjen e shkarkimeve të gazeve serrë Për qëllime të llogaritjes së shkarkimeve të gazeve serrë, kompanitë duhet të zbatojnë formulën e mëposhtme: $GHG_{MRV} = CO_2MRV + CH_4MRV \times GWP_{CH4} + N_2O_{MRV} \times GWP_{N2O}$			GAZEVE SERRË (NENI 9) 1. Formulatat për llogaritjen e shkarkimeve të gazeve serrë Për qëllime të llogaritjes së shkarkimeve të gazeve serrë, kompanitë duhet të zbatojnë formulën e mëposhtme: $GHG_{MRV} = CO_2MRV + CH_4MRV \times GWP_{CH4} + N_2O_{MRV} \times GWP_{N2O}$		
	Kompanitë do të llogarisin shkarkimet e CO2 duke shtuar shkarkimet e CO2 të të gjitha karburanteve 'i' të përdorura, duke zbatuar formulën e mëposhtme: $CO_2MRV = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CO_2,i}$	1		Kompanitë llogarisin shkarkimet e CO2 duke shtuar shkarkimet e CO2 të të gjitha karburanteve 'i' të përdorura, duke zbatuar formulën e mëposhtme: $CO_2MRV = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CO_2,i}$	F	
	Kompanitë do të llogarisin shkarkimet e CH4 duke shtuar shkarkimet e CH4 që rezultojnë nga djegia e të gjitha karburanteve 'i' të përdorura së bashku me shkarkimet e shkaktuara nga rrëshqitja e	1		Kompanitë llogarisin shkarkimet e CH4 duke shtuar shkarkimet e CH4 që rezultojnë nga djegia e të gjitha karburanteve 'i' të përdorura së bashku me shkarkimet e shkaktuara nga	F	

	CH₄, duke zbatuar formulën e mëposhtme: $CH_4MRV = \left[\sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CH_4,i} \right] + CH_4S$			rrëshqitja e CH₄, duke zbatuar formulën e mëposhtme: $CH_4MRV = \left[\sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{CH_4,i} \right] + CH_4S$		
	Kompanitë do të llogarisin shkarkimet N₂O duke shtuar shkarkimet N₂O të të gjitha lëndëve djegëse 'i' të përdorura, duke zbatuar formulën e mëposhtme: $N_2OMRV = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{N_2O,i}$	1		Kompanitë llogarisin shkarkimet N₂O duke shtuar shkarkimet N₂O të të gjitha lëndëve djegëse 'i' të përdorura, duke zbatuar formulën e mëposhtme: $N_2OMRV = \sum_i (M_i - M_{i,NC}) \times EF_{N_2O,i}$	F	
	Konsumi i karburantit duhet të llogaritet veçmas për shkarkimet nga udhëtimet midis porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, nga udhëtimet që nisen nga porte nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, nga udhëtimet drejt porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, si dhe për shkarkimet brenda porteve nën juridiksionin e një Shteti	1		Konsumi i karburantit llogaritet veçmas për shkarkimet nga udhëtimet ndërmjet porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë drejt porteve të shteteve anëtare, nga udhëtimet nga portet nën juridiksionin e shteteve anëtare drejt porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, dhe për	F	

	Anëtar. Konsumi i karburantit brenda porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar gjatë ankorimit duhet të llogaritet veçmas.			shkarkimet brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë. Konsumi i karburantit brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë në vendin e ankorimit duhet të llogaritet veçmas.										
	<table><tr><th>Termi</th><th>Shpjegimi</th></tr><tr><td>GHG_{MRV}¹</td><td>Shkarkimet e gazeve serrë që do të raportohen sipas kësaj Rregullore, të shprehura në ton ekuivalent CO₂, ku 'ekuivalenti i CO₂' nënkupton masën metrike të përdorur për të llogaritur shkarkimet nga</td></tr></table>	Termi	Shpjegimi	GHG _{MRV} ¹	Shkarkimet e gazeve serrë që do të raportohen sipas kësaj Rregullore, të shprehura në ton ekuivalent CO ₂ , ku 'ekuivalenti i CO ₂ ' nënkupton masën metrike të përdorur për të llogaritur shkarkimet nga	1		<table><tr><th>Ter mi</th><th>Shpjegimi</th></tr><tr><td>GHG_{MRV}²</td><td>Shkarkimet e gazeve serrë që raportohen sipas kësaj Rregullore, të shprehura në ton ekuivalent CO₂, ku 'ekuivalenti i CO₂' nënkupton masën metrike të përdorur për të llogaritur</td></tr></table>	Ter mi	Shpjegimi	GHG _{MRV} ²	Shkarkimet e gazeve serrë që raportohen sipas kësaj Rregullore, të shprehura në ton ekuivalent CO ₂ , ku 'ekuivalenti i CO ₂ ' nënkupton masën metrike të përdorur për të llogaritur	F	
Termi	Shpjegimi													
GHG _{MRV} ¹	Shkarkimet e gazeve serrë që do të raportohen sipas kësaj Rregullore, të shprehura në ton ekuivalent CO ₂ , ku 'ekuivalenti i CO ₂ ' nënkupton masën metrike të përdorur për të llogaritur shkarkimet nga													
Ter mi	Shpjegimi													
GHG _{MRV} ²	Shkarkimet e gazeve serrë që raportohen sipas kësaj Rregullore, të shprehura në ton ekuivalent CO ₂ , ku 'ekuivalenti i CO ₂ ' nënkupton masën metrike të përdorur për të llogaritur													

¹ Shënim i Përkthyesit: MRV = Regjimi i Monitorimit, Raportimit dhe Verifikimit.

² Shënim i Përkthyesit: MRV = Regjimi i Monitorimit, Raportimit dhe Verifikimit.

		CO ₂ , CH ₄ dhe N ₂ O në bazë të potencialit të tyre të ngrohjes globale, duke konvertuar sasi të e CH ₄ dhe N ₂ O në sasinë ekuivalente të dioksidit të karbonit me të njëjtin potencial ngrohjeje globale.				shkarkimet nga CO ₂ , CH ₄ dhe N ₂ O në bazë të potencialit të tyre të ngrohjes globale, duke konvertuar sasi të e CH ₄ dhe N ₂ O në sasinë ekuivalente të dioksidit të karbonit me të njëjtin potencial ngrohjeje globale.			
	CO ₂ MRV	Totali i CO ₂ i grumbulluar i shkarkuar.				CO ₂ MRV	Totali i CO ₂ i grumbulluar i shkarkuar.		
	CH ₄ MRV	Totali i CH ₄ i grumbulluar i shkarkuar.				CH ₄ MRV	Totali i CH ₄ i grumbulluar i shkarkuar.		
	N ₂ O _{MRV}	Totali i N ₂ O i grumbulluar i shkarkuar.				N ₂ O _{MRV}	Totali i N ₂ O i grumbulluar i shkarkuar.		
	GWP _{CH4}	Potenciali i ngrohjes globale të CH ₄ mbi 100 vjet siç përmendet në Shtojcën e Rregullores së				GW P _{CH4}	Potenciali i ngrohjes globale të CH ₄ mbi 100 vjet .		

		Deleguar (BE) 2020/1044 (¹).				GW P _{N2} O	Potenciali i ngrohjes globale të N ₂ O mbi 100 vjet		
		GWP _{N2} O	Potenciali i ngrohjes globale të N ₂ O mbi 100 vjet siç përmendet në Shtojcën e Rregullores së Deleguar të Komisionit (BE) 2020/1044.			i	Indeksi që korrespondon me karburantet e përdorura në bordin e anijes në periudhën raportuese.		
	i		Indeksi që korrespondon me karburantet e përdorura në bordin e anijes në periudhën raportuese.			j	Indeksi që korrespondon me burimet e shkarkimeve në bordin e anijes. Për qëllimin e kësaj Rregullore, burimet e konsideruara përfshijnë të paktën motorët kryesorë, motorët ndihmës, turbinat me gaz, kaldajat dhe gjeneratorët e gazit inert.		
	j		Indeksi që korrespondon me burimet e shkarkimeve në bordin e anijes. Për qëllimin e kësaj Rregullore, burimet e						

		rrëshqitur (koeficienti i rrëshqitjes) si përqindje e masës së karburantit të përdorur nga burimi i shkarkimit 'j' [%]. C_j përfshin shkarkimet e larguara dhe të rrëshqitura. Shkarkimet e larguara dhe të rrëshqitura janë shkarkime të shkaktuara nga sasia e karburantit që nuk arrin në dhomën e djegies së burimit të shkarkimit ose që nuk konsumohet nga burimi i shkarkimit sepse ato nuk digjen, ajrosen ose rrjedhin nga sistemi.			shkarkimit 'j' [%]. C_j përfshin shkarkimet e larguara dhe të rrëshqitura. Shkarkimet e larguara dhe të rrëshqitura janë shkarkime të shkaktuara nga sasia e karburantit që nuk arrin në dhomën e djegies së burimit të shkarkimit ose që nuk konsumohet nga burimi i shkarkimit sepse ato nuk digjen, ajrosen ose rrjedhin nga sistemi.		
					$M_{i,N}$ C Masa totale e karburantit 'i' nuk digjet por lëshohet në atmosferë.		

	tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.			Zgjim sipas karburantit ‘i’, siç përcaktohet në tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.		
EFCH ₄ , i	Faktori i shkarkimit të CH ₄ të Rezervuarit në Zgjim sipas karburantit ‘i’, siç përcaktohet në tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.			EF _N _{2O,i}	Faktori i shkarkimit të N ₂ O të Rezervuarit në Zgjim sipas karburantit ‘i’, siç përcaktohet në tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.	
EFN ₂ O, i	Faktori i shkarkimit të N ₂ O të Rezervuarit në Zgjim sipas karburantit ‘i’, siç përcaktohet në tabelën në pikën 2 të kësaj Pjese.					

	2. Faktorët e paracaktuar të shkarkimit Në tabelën e mëposhtme: -TBM do të thotë ‘për t’u matur’; -N/A do të thotë ‘jo i disponueshëm’; -Viza do të thotë ‘i pazbatueshëm’. Vlerat e paracaktuara, siç përmbahen në tabelën më poshtë, për faktorët e shkarkimit për karburantet dhe burimet e shkarkimeve të përdorura në bordin e anijes do të zbatohen për qëllimin e kësaj Rregullore. Kur një qelizë tregon ose TBM ose N/A, do të përdoret vlera më e lartë e paracaktuar e klasës së karburantit në të njëjtën kolonë. Kur, për një klasë të caktuar karburanti, të gjitha qelizat në të njëjtën kolonë tregojnë ose TBM ose N/A, do të përdoret vlera e paracaktuar e llojit më pak të favorshëm të	1		2. Faktorët e paracaktuar të shkarkimit Në tabelën e mëposhtme: -TBM do të thotë ‘për t’u matur’; -N/A do të thotë ‘jo i disponueshëm’; -Viza do të thotë ‘i pazbatueshëm’. Vlerat e paracaktuara, siç përmbahen në tabelën më poshtë, për faktorët e shkarkimit për karburantet dhe burimet e shkarkimeve të përdorura në bordin e anijes zbatohen për qëllimin e kësaj Rregullore. Kur një qelizë tregon ose TBM ose N/A, përdoret vlera më e lartë e paracaktuar e klasës së karburantit në të njëjtën kolonë. Kur, për një klasë të caktuar karburanti, të gjitha qelizat në të njëjtën kolonë tregojnë ose TBM ose N/A, përdoret vlera e paracaktuar	F	

	karburantit fosil. Ky rregull nuk zbatohet për kolonën 6 ku TBM ose N/A i referohet vlerave të padisponueshme për burimin e shkarkimeve. Në rast se nuk ka vlerë të paracaktuar për Cj, do të përdoret një vlerë e certifikuar në përputhje me nenin 10(6) të Rregullores (BE) 2023/1805 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit*. Kompanitë mund të ndryshojnë nga vlerat e paracaktuara për faktorët e shkarkimeve të listuara në tabelën më poshtë, duke ndjekur, sipas rastit, zbatimin e kushteve dhe kufizimeve të parashikuara në nenin 10, paragrafët 5 dhe 6 të Rregullores (BE) 2023/1805. Për lëndët djegëse jofosile që nuk renditen në tabelën e mëposhtme, kompania do të përcaktojë faktorët e shkarkimit në përputhje me nenet 32 deri në 35 të Rregullores Zbatuese të Komisionit (BE) 2018/2066**. Kur ka përzierje të karburantit, çdo lëndë djegëse do të konsiderohet veçmas.			e llojit më pak të favorshëm të karburantit fosil. Ky rregull nuk zbatohet për kolonën 6 ku TBM ose N/A i referohet vlerave të padisponueshme për burimin e shkarkimeve. Në rast se nuk ka vlerë të paracaktuar për Cj, përdoret një vlerë e certifikuar në përputhje me në përputhje me legjislacionin mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon te ulët në transportin detar. Kompanitë mund të ndryshojnë nga vlerat e paracaktuara për faktorët e shkarkimeve të listuara në tabelën më poshtë, duke ndjekur, sipas rastit, zbatimin e kushteve dhe kufizimeve në përputhje me legjislacionin mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon te ulët në transportin detar. Për lëndët djegëse jofosile që nuk renditen në tabelën e mëposhtme, kompania		
--	---	--	--	---	--	--

				përcakton faktorët e shkarkimit në përputhje me Vendimin nr. 486, datë 26.6.2026 “Për miratimin e rregulloreve “Për kushtet dhe procedurat e posaçme të autorizimit për shkarkimet e gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit dhe subjekti i rregulluar” dhe “Për kushtet, kriteret dhe procedurat për monitorimin dhe raportimin e shkarkimeve të gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit, nga operatori i avionit dhe nga subjekti i rregulluar dhe të efekteve në aviacion të palidhura me shkarkimin e CO₂ Kur ka përzierje të karburantit, çdo lëndë djegëse konsiderohet veçmas.		

1	2	3	4	5	6
Fuel Class	Type of Fuel	EF _{CO₂} gCO ₂ [gFuel]	EF _{CH₄} gCH ₄ [gFuel]	EF _{N₂O} gN ₂ O [gFuel]	C _j As % of the mass of the fuel used by the emissions source
Fossil	HFO ISO 8217 Grades RME to RMK	3,114	0,00005	0,00018	—
	LFO ISO 8217 Grades RMA to RMD	3,151	0,00005	0,00018	—
	MDO MGO ISO 8217 Grades DMX to DMB	3,206	0,00005	0,00018	—
	LNG	2,750	0	0,00011	3,1 for LNG Otto (dual fuel medium speed)
					1,7 for LNG Otto (dual fuel slow speed)
					0,2 for LNG Diesel (dual fuel slow speed)

1	2	3	4	5	6
Klasa e karburantit	Lloji i karburantit				C _j Si % e masës së karburantit të përdorur nga burimi i emetimeve
Fosile	HFO ISO 8217 Klasat RME deri në RMK	3,114	0,00005	0,00018	—
	LFO ISO 8217 Klasat RMA deri në RMD	3,151	0,00005	0,00018	—
	MDO MGO ISO 8217 Klasat DMX deri në DMB	3,206	0,00005	0,00018	—
	LNG	2,750	0	0,00011	3,1 për LNG Otto (me karburant të dyfishtë me shpejtësi mesatare) 1,7 për LNG Otto (me shpejtësi të ngadalë me karburant të dyfishtë) 0,2 për naftë LNG (me shpejtësi të ngadalë me karburant të dyfishtë) 2,6 për ndezjen me shkëndijë të dobët (LBSI)
	LPG (Butan)	3,03	TBM	TBM	N/A
	LPG (Propan)	3,00	TBM	TBM	N/A
	H ₂ (Fosile)	0	0	- për Qelizat e Karburantit TBM për motorin me djegie të brendshme (ICE)	—
	NH ₃ (fosile)	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol (fosile)	1,375	TBM	TBM	—
	Etanol	1,913	TBM	TBM	—
Biokarburantet	Bio-naftë	2,834	TBM	TBM	—

	Vaj vegjetal i trajtuar me ujë (HVO)	3,115	0,00005	0,00018	—
	Biometani i lëngshëm si karburant transporti (Bio-LNG)	2,750	0	0,00011	3,1 për LNG Otto (me karburant të dyfishtë me shtepësi mesatare) 1,7 për LNG Otto (me shtepësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë) 0,2 për natifë LNG (me shtepësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë) 2,6 për ndezjen me shkëlqim të dobët (LBS)
	Bio-metanol	1,375	TBM	TBM	—
	Të tjerë	3,115	0,00005	0,00018	—
	Bio-H ₂	0	0	0 për Qelizat e Karburantit TBM për (ICE)	—
	Karburantet e rinovueshme me origjinë jo biologjike (RFNBO) - e-karburantet	e-diesel e-metanol e-LNG	3,206 1,375 2,750	0,00005 TBM 0	0,00018 TBM 0,00011
					— — 3,1 për LNG Otto (me karburant të dyfishtë me shtepësi mesatare) 1,7 për LNG Otto (me shtepësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë) 0,2 për natifë LNG (me shtepësi të ngadaltë me karburant të dyfishtë) 2,6 për ndezjen me shkëlqim të dobët (LBS)
		e-H ₂	0	0	0 për Qelizat e Karburantit TBM për (ICE)
		e-NH ₃	0	N/A	TBM
		e-LPG	N/A	N/A	N/A
		e-DME	N/A	N/A	N/A
					—

1	2	3	4	5	6
Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO) – e-Fuels	e-diesel	3,206	0,00005	0,00018	—
	e-methanol	1,375	TBM	TBM	—
	e-LNG	2,750	0	0,00011	3,1 for LNG Otto (dual fuel medium speed)
					1,7 for LNG Otto (dual fuel slow speed)
					0,2 for LNG Diesel (dual fuel slow speed)
					2,6 for Lean-Burn Spark-Ignited (LBSI)
				0 for Fuel Cells	
	e-H ₂	0	0	TBM for ICE	—
	e-NH ₃	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A	N/A	N/A
e-DME	N/A	N/A	N/A	—	

	Kolona 1 identifikon klasën e lëndëve djegëse. Kolona 2 identifikon emrin e llojeve përkatëse të karburantit për secilën klasë. Kolona 3 përmban faktorin e shkarkimit EF për dioksidin e karbonit në gCO₂/gkarburant. Kolona 4 përmban faktorin e shkarkimit EF për metanin në gCH₄/gkarburant. Kolona 5 përmban faktorin e shkarkimit EF për protoksidin e azotit në gN₂O/gkarburant. Kolona 6 identifikon pjesën e karburantit të humbur si shkarkime të larguara dhe të rrëshqitura (Cj) të matura si % e masës së karburantit të përdorur nga burimi specifik i shkarkimit. Për lëndët djegëse të tilla si LNG, për të cilat ekzistojnë shkarkime të larguara dhe të rrëshqitura, sasia e shkarkimeve të larguara dhe të rrëshqitura siç paraqitet në tabelë shprehet në % të masës së karburantit të përdorur. Vlerat e Cj në tabelë	1		Kolona 1 identifikon klasën e lëndëve djegëse. Kolona 2 identifikon emrin e llojeve përkatëse të karburantit për secilën klasë. Kolona 3 përmban faktorin e shkarkimit EF për dioksidin e karbonit në gCO₂/gkarburant. Kolona 4 përmban faktorin e shkarkimit EF për metanin në gCH₄/gkarburant. Kolona 5 përmban faktorin e shkarkimit EF për protoksidin e azotit në gN₂O/gkarburant. Kolona 6 identifikon pjesën e karburantit të humbur si shkarkime të larguara dhe të rrëshqitura (Cj) të matura si % e masës së karburantit të përdorur nga burimi specifik i shkarkimit. Për lëndët djegëse të tilla si LNG, për të cilat ekzistojnë të larguara dhe të rrëshqitura, sasia e shkarkimeve të larguara dhe të rrëshqitura siç paraqitet në tabelë shprehet në % të masës së karburantit të	F	
--	---	---	--	---	---	--

	llogariten në 50 % të ngarkesës së plotë të motorit. * Rregullorja (BE) 2023/1805 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 13 Shtator 2023 mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon të ulët në transportin detar dhe që ndryshon Direktivën 2009/16/KE (OJ L 234, datë 22.9.2023, f. 48). ** Rregullorja Zbatuese e Komisionit (BE) 2018/2066 e datës 19 Dhjetor 2018 mbi monitorimin dhe raportimin e shkarkimeve të gazeve serrë në përputhje me Direktivën 2003/87/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit dhe që ndryshon Rregulloren e Komisionit (BE) Nr.601/2012 (OJ L 334, datë 31.12.2018, f.1).			përdorur. Vlerat e Cj në tabelë llogariten në 50 % të ngarkesës së plotë të motorit. * Rregullorja mbi përdorimin e karburanteve të rinovueshme dhe me karbon të ulët në transportin detar dhe që ndryshon Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 13, datë 11.1.2017 “Për miratimin e rregullores “Për kontrollin shtetëror portual në Republikën e Shqipërisë. ** Vendimi nr. 486, datë 26.6.2026 për miratimin e rregulloreve “Për kushtet dhe procedurat e posaçme të autorizimit për shkarkimet e gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit dhe subjekti i rregulluar” dhe “Për kushtet, kriteret dhe procedurat për monitorimin dhe raportimin e shkarkimeve të gazeve me efekt serrë nga operatori i instalimit, nga operatori i avionit dhe nga subjekti i rregulluar dhe të efekteve në		
--	--	--	--	---	--	--

				aviacion të palidhura me shkarkimin e CO ₂		
	AA. SHKARKIMET E GAZEVE SERRË NGA ANIJET NE DET TE HAPUR (OFFSHORE) Shkarkimet e gazeve serrë nga anijet offshore duhet të përfshijnë shkarkimet e gazeve serrë të lëshuara gjatë lundrimeve nga porti i fundit i ndalesës deri te një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe nga një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar deri te porti tjetër i ndalesës, si dhe brenda porteve nën juridiksionin e një Shteti Anëtar, nga anijet e mëposhtme, përveç thyerësve të akullit, të projektuar ose të certifikuara për të kryer veprimtari shërbimi jashtë bregut ose në instalime offshore:	1		AA. SHKARKIMET E GAZEVE SERRË NGA ANIJET OFFSHORE Shkarkimet e gazeve serrë nga anijet në det të hapur (offshore) përfshijnë shkarkimet e gazeve serrë të lëshuara gjatë udhëtimeve nga porti i fundit i zbarkimit drejt një porti nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, dhe nga një port nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë drejt portit të ardhshëm të zbarkimit si dhe brenda porteve nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë ose Shteteve Anëtare, nga anijet e mëposhtme (përveç akullthyesëve), të projektuara ose të certifikuara për të kryer	F	

				aktivitete shërbimi offshore ose në instalime offshore:		
	a) anije për trajtimin e spirancave dhe furnizimin;	1		a) anije për trajtimin e spirancave dhe furnizimin;	F	
	(b) anije furnizimi offshore	1		b) anije furnizimi offshore	F	
	(c) anije për transportin e ekuipazhit/furnizimeve	1		c) anije për transportin e ekuipazhit/furnizimeve	F	
	(d) anije transporti tubacionesh	1		ç) anije transporti tubacionesh	F	
	(e) anije furnizimi për platforma	1		d) anije furnizimi për platforma	F	
	(f) anije shpimi	1		dh) anije shpimi	F	
	(g) njësi lundruese për prodhim, magazinim dhe shkarkim të naftës	1		e) njësi lundruese për prodhim, magazinim dhe shkarkim të naftës	F	
	(h) anije për përpunimin e gazit	1		ë) anije për përpunimin e gazit	F	
	(i) njësi lundruese për magazinim dhe shkarkim të gazit	1		f) njësi lundruese për magazinim dhe shkarkim të gazit	F	
	(j) njësi lundruese për magazinim dhe shkarkim të naftës	1		g) njësi lundruese për magazinim dhe shkarkim të naftës	F	
	(k) anije akomodimi	1		gj) anije akomodimi	F	
	(l) anije mbështetëse për zhytje	1		h) anije mbështetëse për zhytje	F	
	(m) anije për ndërtim offshore	1		i) anije për ndërtim offshore	F	
	(n) anije mbështetëse offshore	1		j) anije mbështetëse offshore	F	

	(o) anije për mbulimin e tubacioneve nënujore	1		k) anije për mbulimin e tubacioneve nënujore	F	
	(p) anije për vendosjen e tubacioneve	1		l) anije për vendosjen e tubacioneve	F	
	(q) anije-vinç për vendosjen e tubacioneve	1		ll) anije-vinç për vendosjen e tubacioneve	F	
	(r) anije për testimin e prodhimit	1		m) anije për testimin e prodhimit	F	
	(s) anije gatishmërie për siguri	1		n) anije gatishmërie për siguri	F	
	(t) anije mbështetëse për hapjen e kanaleve	1		nj) anije mbështetëse për hapjen e kanaleve	F	
	u) anije për stimulimin e puseve	1		o) anije për stimulimin e puseve	F	
	(v) anije për vendosjen e kablllove nënujore	1		p) anije për vendosjen e kablllove nënujore	F	
	(w) anije për riparimin e kablllove nënujore	1		q) anije për riparimin e kablllove nënujore	F	
	(x) anije për nxjerrje minerare në det	1		r) anije për nxjerrje minerare në det	F	
	(y) anije për instalimin e turbinave me erë në det	1		rr) anije për instalimin e turbinave me erë në det	F	
	(z) anije për shërbime të komisionimit operacional	1		s) anije për shërbime të komisionimit operacional	F	
	(aa) anije për operacione shërbimi	1		sh) anije për operacione shërbimi	F	
	(ab) anije pune ose riparimi	1		t) anije pune ose riparimi	F	
	(ac) anije kërkimore ose për matje/studime detare	1		th) anije kërkimore ose për matje/studime detare	F	

	(ad) anije bagëtuese (për pastrimin ose thellimin e shtratit të detit)	1		u) anije bagëtuese (për pastrimin ose thellimin e shtratit të detit)	F	
	(ae) anije bagëtuese me depozitë (që mbledh dhe transporton sedimentet e nxjerra)	1		v) anije bagëtuese me depozitë (që mbledh dhe transporton sedimentet e nxjerra)	F	
	B. METHODS FOR DETERMINING GREENHOUSE GAS EMISSIONS The company shall indicate in the monitoring plan which monitoring method is to be used to determine the greenhouse gas emissions for each ship under its responsibility and ensure that once a method has been chosen, it is consistently applied. The following methods A, B, C and D, based on the calculation approach or the measurement approach, can be used. Under the calculation approach (methods A, B and C), emissions shall be calculated using the formulae set out in Part A. For that purpose, the actual fuel consumption for each voyage	1		B. METODAT PËR PËRCAKTIMIN E SHKARKIMIT TË GAZIT SERRË Kompania duhet të përcaktojë në planin e monitorimit se cila metodë monitorimi përdoret për të përcaktuar shkarkimet e gazeve serrë për çdo anije nën përgjegjësinë e saj dhe të sigurojë që pasi të jetë zgjedhur një metodë, ajo të zbatohet në mënyrë qëndrueshme. Mund të përdoren metodat e mëposhtme A, B, C dhe D, të bazuara në metodën e llogaritjes ose metodën e matjes. Sipas metodës së llogaritjes (metodat A, B dhe C), shkarkimet llogariten duke	F	

	shall be determined using any of methods A, B or C described hereinafter and used for the purpose of the calculation. Sources of uncertainty and associated levels of uncertainty shall be considered when selecting any of the methods A, B or C. The company shall regularly perform suitable control activities, including cross-checks between the bunkering quantity as provided by the Bunker Delivery Note (BDN) and the bunkering quantity indicated by on-board measurement, and take corrective action if notable deviations are observed. Under the measurement approach (method D), direct greenhouse gas emissions measurements are used. Any combination of methods A, B, C and D, once assessed by the verifier, may be used if it enhances the overall accuracy of the measurement.			përdorur formulat e përcaktuara në pjesën A. Për këtë qëllim, konsumi aktual i karburantit për çdo udhëtim përcaktohet duke përdorur cilëndo nga metodat A, B ose C të përshkruara më poshtë dhe të përdorura për qëllimin e llogaritjes. Burimet e pasigurisë dhe nivelet shoqëruese të pasigurisë merren parasysh kur zgjidhet ndonjë nga metodat A, B ose C. Kompania duhet të kryejë rregullisht aktivitete të përshtatshme kontrolli, duke përfshirë kontrolle të kryqëzuara midis sasisë së karburantit siç parashikohet nga dokumenti i dorëzimit të karburantit (BDN) dhe sasisë së karburantit të treguar nga matja në bord, dhe të ndërmarrë veprime korrigjuese nëse vërehen devijime të dukshme. Sipas metodës së matjes (metoda D), përdoren matjet		
--	--	--	--	---	--	--

				e drejtpërdrejta të shkarkimeve të gazeve serrë. Çdo kombinim i metodave A, B, C dhe D, pasi të vlerësohet nga verifikuesi, mund të përdoret nëse rrit saktësinë e përgjithshme të matjes.		
	1. Metoda A: Dokumenti i Dorëzimit të Bunkerit (BDN) dhe grumbullimet periodike të rezervuarëve të karburantit Kjo metodë bazohet në sasinë dhe llojin e karburantit siç tregohet në Dokumentin e Dorëzimit të Bunkerit (BDN) të kombinuara me inventarizimet periodike të rezervuarëve të karburantit bazuar në leximet e rezervuarit. Karburanti në fillim të periudhës, plus dërgesat, minus karburanti i disponueshëm në fund të periudhës dhe karburanti i hequr nga bunkerit midis fillimit të periudhës dhe fundit të periudhës së bashku përbëjnë karburantin e konsumuar gjatë periudhës.	1		1. Metoda A: Dokumenti i Dorëzimit të Karburantit (BDN) dhe grumbullimet periodike të rezervuarëve të karburantit Kjo metodë bazohet në sasinë dhe llojin e karburantit, siç përcaktohet në dokumentin e dorëzimit të karburantit (BDN), të kombinuara me inventarizimet periodike të rezervuarëve të karburantit, të bazuara në leximet e rezervuarit. Karburanti në fillim të periudhës, plus dërgesat, minus karburanti i disponueshëm në fund të periudhës dhe karburanti i zbrazur midis fillimit të periudhës dhe fundit të periudhës së bashku,	F	

	Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të ndalesave ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit duhet të specifikohen. Kjo metodë nuk do të përdoret kur Dokumenti i Dorëzimit të Bunkerit (BDN) nuk është i disponueshëm në bordin e anijeve, veçanërisht kur ngarkesa përdoret si lëndë djegëse, për shembull, zbrazja e gazit natyror të lëngshëm (LNG). Sipas rregulloreve ekzistuese të Shtojcës VI të MARPOL, Dokumentet e Dorëzimit të Bunkerit (BDN) janë të detyrueshme, duhet të mbahen në bord për 3 vjet pas dorëzimit të karburantit të bunkerit dhe duhet të jenë të disponueshme. Inventarizimi periodik i rezervuarëve të karburantit në bord bazohet në leximet e rezervuarit të karburantit. Ai përdor tabelat e rezervuarëve			përbëjnë karburantin e konsumuar gjatë periudhës. Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të zbarkimit ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit duhet të specifikohen. Kjo metodë nuk përdoret kur dokumenti i dorëzimit të karburantit (BDN) nuk është i disponueshëm në bordin e anijeve, veçanërisht kur ngarkesa përdoret si lëndë djegëse, për shembull, zbrazja e gazit natyror të lëngshëm (LNG). Sipas rregulloreve ekzistuese të Shtojcës VI të MARPOL, dokumentet e dorëzimit të karburantit (BDN) janë të detyrueshme, duhet të mbahen në bord për 3 vjet pas dorëzimit të karburantit të furnizuar dhe duhet të jenë të disponueshme. Inventarizimi periodik i		
--	---	--	--	---	--	--

	përkatës për çdo rezervuar karburanti për të përcaktuar volumin në momentin e leximit të rezervuarit të karburantit. Pasiguria e lidhur me Dokumentet e Dorëzimit të Bunkerit (BDN) do të specifikohet në planin e monitorimit. Leximet e rezervuarit të karburantit duhet të kryhen me metoda të përshtatshme si sisteme të automatizuara, tinguj dhe shirita zhytjeje. Metoda e tingullit të rezervuarit dhe pasiguria e lidhur me të duhet të specifikohet në planin e monitorimit. Kur sasia e karburantit të furnizuar ose sasia e karburantit që mbetet në tanker përcaktohet në njësi vëllimi, të shprehura në metra kub, kompania do ta konvertojë atë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat e dendësisë aktuale. Kompania do të përcaktojë dendësinë aktuale duke përdorur një nga sa vijon: (a) sistemet e matjes në bord;			rezervuarëve të karburantit në bord bazohet në leximet e rezervuarit të karburantit. Ai përdor tabelat e rezervuarëve përkatës për çdo rezervuar karburanti për të përcaktuar volumin në momentin e leximit të rezervuarit të karburantit. Pasiguria e lidhur me dokumentet e dorëzimit të karburantit (BDN) specifikohet në planin e monitorimit. Leximet e rezervuarit të karburantit duhet të kryhen me metoda të përshtatshme si sisteme të automatizuara, tinguj dhe shirita zhytjeje. Metoda e tingullit të rezervuarit dhe pasiguria e lidhur me të duhet të specifikohet në planin e monitorimit. Kur sasia e karburantit të furnizuar ose sasia e karburantit që mbetet në rezervuar përcaktohet në njësi vëllimi, të shprehura në metra kub, kompania konverton atë sasi nga		
--	---	--	--	--	--	--

				vëllimi në masë duke përdorur vlerat e dendësisë aktuale. Kompania përcakton dendësinë aktuale duke përdorur një nga sa vijon: a) sistemet e matjes në bord;		
	(b) dendësinë e matur nga furnizuesi i karburantit në momentin e furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në Dokumentin e Dorëzimit të Bunkerit (BDN);	1		b) dendësinë e matur nga furnizuesi i karburantit në momentin e furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në Dokumentin e Dorëzimit të Bunkerit (BDN);	F	
	(c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur. Dendësia aktuale duhet të shprehet në kg/metër kub dhe të përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit do	1		c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur. Dendësia aktuale duhet të shprehet në kg/metër kub dhe të përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit	F	

	të zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.			zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.		
	2. Metoda B: Monitorimi i rezervuarit të karburantit të bunkerit në bord Kjo metodë bazohet në leximet e rezervuarit të karburantit për të gjithë rezervuarët e karburantit në bord. Leximet e rezervuarit duhet të kryhen çdo ditë kur anija është në det dhe çdo herë që anija është duke furnizuar bunkerin ose duke zbrazur bunkerin e karburantit. Ndryshimet kumulative të nivelit të rezervuarit të karburantit midis dy leximeve përbëjnë karburantin e konsumuar gjatë periudhës. Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të ndalesave ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit duhet të specifikohen. Leximet e rezervuarit të karburantit duhet të kryhen me metoda të përshtatshme si	1		2. Metoda B: Monitorimi i rezervuarit të karburantit në bord Kjo metodë bazohet në matjet e rezervuarit të karburantit për të gjithë rezervuarët e karburantit në bord. Matjet kryhen çdo ditë gjatë kohës kur anija ndodhet në det, si dhe sa herë që anija furnizohet me karburant ose kryen zbrazjen e rezervuarëve të karburantit. Ndryshimet kumulative të nivelit të rezervuarit të karburantit midis dy matjeve përbëjnë karburantin e konsumuar gjatë periudhës. Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të zbarkimit ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit duhet të specifikohen.	F	

	sisteme të automatizuara, tinguj dhe shirita zhytjeje. Metoda e tingullit të rezervuarit dhe pasigurisë së lidhur duhet të specifikohet në planin e monitorimit. Kur sasia e karburantit të furnizuar ose sasia e karburantit që mbetet në rezervuarë përcaktohet në njësi vëllimi, të shprehura në metra kub, shoqëria do ta konvertojë atë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat e dendësisë aktuale. Shoqëria do të përcaktojë dendësinë aktuale duke përdorur një nga sa vijon: (a) sistemet e matjes në bord;			Matjet e rezervuarit të karburantit duhet të kryhen me metoda të përshtatshme si sisteme të automatizuara, tinguj dhe shirita zhytjeje. Metoda e tingullit të rezervuarit dhe pasigurisë së lidhur duhet të specifikohet në planin e monitorimit. Kur sasia e karburantit të furnizuar ose sasia e karburantit që mbetet në rezervuarë përcaktohet në njësi vëllimi, të shprehura në metra kub, kompania konverton atë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat e dendësisë aktuale. Kompania përcakton dendësinë aktuale duke përdorur një nga sa vijon: a) sistemet e matjes në bord;		
	(b) dendësia e matur nga furnizuesi i karburantit gjatë furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në Shënimet e Dorëzimit të Bunkerit (BDN);	1		b) dendësia e matur nga furnizuesi i karburantit gjatë furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në dokumentin e dorëzimit të karburantit (BDN);	F	

	(c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur. Dendësia aktuale duhet të shprehet në kg/metër kub dhe të përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit do të zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.	1		c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur. Dendësia aktuale duhet të shprehet në kg/metër kub dhe të përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.	F	
	3. Metoda C: Matësit e rrjedhës për proceset e zbatueshme të djegies Kjo metodë bazohet në rrjedhat e matura të karburantit në bord. Të dhënat nga të gjithë matësit e rrjedhës të lidhura me burimet përkatëse të shkarkimit të gazeve serrë do të kombinohen për të përcaktuar të gjithë	1		3. Metoda C: Matësit e rrjedhës për proceset e zbatueshme të djegies Kjo metodë bazohet në matjet e rrjedhës së karburantit të kryera në bord. Të dhënat e marra nga të gjithë matësit e rrjedhës, të	F	

	konsumin e karburantit për një periudhë të caktuar. Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të ndalesave ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit duhet të monitorohen. Metodat e zbatuara të kalibrimit dhe pasiguria e lidhur me matësit e rrjedhës së përdorur duhet të specifikohen në planin e monitorimit. Kur sasia e karburantit të konsumuar përcaktohet në njësi vëllimi, e shprehur në metra kub, shoqëria do ta konvertojë atë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat e dendësisë aktuale. Shoqëria do të përcaktojë dendësinë aktuale duke përdorur një nga sa vijon: (a) sistemet e matjes në bord;			lidhur me burimet përkatëse të emetimeve të gazeve serrë, kombinohen për të përcaktuar konsumin total të karburantit për një periudhë të caktuar. Periudha nënkupton kohën ndërmjet dy porteve të zbarkimit ose kohës brenda një porti. Për karburantin e përdorur gjatë një periudhe, lloji i karburantit dhe përmbajtja e squfurit duhet të monitorohen. Metodat e kalibrimit të zbatuara dhe pasiguria e lidhur me matësit e rrjedhës të përdorur përcaktohen në planin e monitorimit. Kur sasia e karburantit të konsumuar përcaktohet në njësi vëllimi, e shprehur në metra kub, kompania konverton këtë sasi nga vëllimi në masë duke përdorur vlerat reale të dendësisë. Kompania përcakton dendësinë reale duke përdorur një nga metodat e mëposhtme:		
--	--	--	--	---	--	--

				a) sistemet e matjes në bord;		
	(b) dendësia e matur nga furnizuesi i karburantit në momentin e furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në Dokumentin e Dorëzimit të Bunkerit (BDN);	1		b) dendësia e matur nga furnizuesi i karburantit në momentin e furnizimit të karburantit dhe i regjistruar në faturën e karburantit ose në Dokumentin e Dorëzimit të Karburantit (BDN);	F	
	(c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur. Dendësia aktuale duhet të shprehet në kg/metër kub dhe të përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit do të zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.	1		c) dendësia e matur në një analizë testimi të kryer në një laborator të akredituar testimi të karburantit, aty ku është e mundur. Dendësia aktuale duhet të shprehet në kg/metër kub dhe të përcaktohet për temperaturën e zbatueshme për një matje specifike. Në rastet për të cilat vlerat aktuale të dendësisë nuk janë të disponueshme, një faktor standard i dendësisë për llojin përkatës të karburantit zbatohet pasi të vlerësohet nga verifikuesi.	F	

	4. Method D: Direct greenhouse gas emissions measurement Matjet e drejtpërdrejta të shkarkimeve të gazeve serrë mund të përdoren për udhëtimet dhe për shkarkimet e gazeve serrë që ndodhin brenda porteve të vendosura nën juridiksionin e një Shteti Anëtar. Për anijet për të cilat raportimi i CO₂ bazohet në këtë metodë, e zbatuar për të gjitha burimet e shkarkimeve në bord të anijes, konsumi i karburantit do të llogaritet duke përdorur shkarkimet e matura të CO₂ dhe faktorët përkatës të shkarkimeve të karburanteve dhe burimeve përkatëse të shkarkimeve. Kjo metodë bazohet në përcaktimin e flukseve të shkarkimeve të gazeve serrë nëpërmjet oxhaqeve të gazrave të shkarkimit (funnels), duke shumëzuar përqendrimet e gazeve serrë në gazin e	1		4. Metoda D: Matja e drejtpërdrejtë e shkarkimeve të gazeve serrë Matjet e drejtpërdrejta të shkarkimeve të gazeve serrë mund të përdoren për udhëtime dhe për shkarkimet e gazeve serrë që ndodhin brenda porteve të vendosura në juridiksionin e Republikës së Shqipërisë. Për anijet për të cilat raportimi i CO₂ bazohet në këtë metodë të zbatuar për të gjitha burimet e shkarkimeve në bordin e anijes, konsumi i karburantit llogaritet duke përdorur shkarkimet e matura të CO₂ dhe faktorët e zbatueshëm të shkarkimeve të karburanteve përkatëse dhe burimeve të shkarkimit. Kjo metodë bazohet në përcaktimin e flukseve të shkarkimeve të gazeve serrë në oxhakët e gazeve të shkarkimit, duke shumëzuar përqendrimet e gazeve serrë	F	
--	---	---	--	---	---	--

	shkarkimit me fluksin e gazit të shkarkimit. Zbatimi i kësaj metode për përcaktimin e shkarkimeve të një gazi serrë nuk pengon kompanitë që të zbatojnë ndonjë nga metodat e tjera të përshkruara në këtë Pjesë për ndonjë gaz tjetër serrë. Metodat e kalibrimit të aplikuara dhe pasiguria e lidhur me pajisjet e përdorura duhet të specifikohen në planin e monitorimit.			në gazet e shkarkimit me rrjedhën e gazeve të shkarkimit. Zbatimi i kësaj metode për përcaktimin e shkarkimeve të një gazi serrë nuk e pengon kompaninë të zbatojë cilëndo nga metodat e tjera të përshkruara në këtë pjesë për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve të tjera serrë. Metodat e aplikuara të kalibrimit dhe pasiguria e lidhur me pajisjet e përdorura specifikohen në planin e monitorimit.		
	C. MENAXHIMI DHE KONTROLLI I TË DHËNAVE 1. Sistemi i kontrollit 1.1. Kompania do të kryejë një vlerësim rreziku për të identifikuar burimet e rreziqeve të gabimeve në rrjedhën e të dhënave nga të dhënat parësore në të dhënat përfundimtare në raportin e shkarkimeve dhe do të krijojë, dokumentojë, zbatojë	1		C. MENAXHIMI DHE KONTROLLI I TË DHËNAVE 1. Sistemi i kontrollit 1.1. Kompania kryen një vlerësim të rrezikut për të identifikuar burimet e rrezikut të gabimeve në rrjedhën e të dhënave nga të dhënat parësore deri tek të dhënat përfundimtare në raportin e shkarkimeve dhe	F	

	dhe mbajë një sistem efektiv kontrolli për të siguruar që raportet që rezultojnë nga aktivitetet e rrjedhës së të dhënave nuk përmbajnë anomali dhe janë në përputhje me planin e monitorimit dhe në përputhje me këtë Rregullore. Kompania do të vërë në dispozicion të autoritetit administrues përgjegjës sipas kërkesës, vlerësimin e rrezikut të përmendur në paragrafin e parë. Kompania gjithashtu do ta vërë në dispozicion për qëllime verifikimi.			krijon, dokumenton, zbaton dhe mirëmban një sistem efektiv kontrolli, me qëllim që të sigurojë se raportet që rezultojnë nga aktivitetet e rrjedhës së të dhënave nuk përmbajnë pasaktësi materiale, janë në përputhje me planin e monitorimit dhe këtë rregullore. Kompania bën të disponueshëm vlerësimin e rrezikut ndaj autoritetit administrativ përgjegjës, sipas kërkesës. Kompania e bën gjithashtu të disponueshëm për qëllime të verifikimit.		
1.2	1.2. Për qëllimet e pikës 1.1, paragrafi i parë, kompania duhet të krijojë, dokumentojë, zbatojë dhe mirëmbajë procedura të shkruara, veçmas nga plani i monitorimit, për aktivitetet e rrjedhës së të dhënave, si dhe për aktivitetet e kontrollit, dhe duhet të përfshijë referenca dhe një përshkrim të këtyre procedurave në planin e monitorimit. Kompania do t'i	1		1.2. Për qëllimet e pikës 1.1, kompania duhet të krijojë, dokumentojë, zbatojë dhe mirëmbajë procedura të shkruara, veçmas nga plani i monitorimit, për aktivitetet e rrjedhës së të dhënave, si dhe për aktivitetet e kontrollit, dhe duhet të përfshijë referenca dhe një përshkrim të këtyre procedurave në planin e monitorimit.	F	

	vërë në dispozicion autoritetit administrues përgjegjës sipas kërkesës çdo dokumentacion me shkrim të procedurave. Kompania gjithashtu do të vërë në dispozicion një dokumentacion të tillë për qëllime verifikimi.			Kompania vendos në dispozicion të autoritetit administrues përgjegjës sipas kërkesës çdo dokumentacion me shkrim të procedurave. Kompania gjithashtu vendos në dispozicion një dokumentacion të tillë për qëllime verifikimi.		
	1.3. Aktivitetet e kontrollit të përmendura në paragrafin 1.2 përfshijnë, kur është e zbatueshme: (a) sigurimin e cilësisë së pajisjeve përkatëse të matjes;	1		1.3. Aktivitetet e kontrollit të cituara në pikën 1.2. përfshijnë, kur është e zbatueshme: a) sigurimin e cilësisë së pajisjeve përkatëse të matjes;	F	
	(b) sigurimin e cilësisë së sistemeve të teknologjisë së informacionit që siguron që sistemet përkatëse të jenë projektuar, dokumentuar, testuar, zbatuar, kontrolluar dhe mirëmbajtur në një mënyrë që siguron përpunimin e të dhënave të besueshme, të sakta dhe në kohë në përputhje me rreziqet e identifikuar në përputhje me pikën 1.1;	1		b) sigurimin e cilësisë së sistemeve të teknologjisë së informacionit që siguron që sistemet përkatëse të jenë projektuar, dokumentuar, testuar, zbatuar, kontrolluar dhe mirëmbajtur në një mënyrë që siguron përpunimin e të dhënave të besueshme, të sakta dhe në kohë në përputhje me	F	

				rreziqet e identifikuara në përputhje me pikën 1.1;		
	(c) ndarjen e detyrave në aktivitetet e rrjedhës së të dhënave dhe aktivitetet e kontrollit, si dhe menaxhimin e kompetencave të nevojshme	1		c) ndarjen e detyrave në aktivitetet e rrjedhës së të dhënave dhe aktivitetet e kontrollit, si dhe menaxhimin e kompetencave të nevojshme;	F	
	(d) rishikimet e brendshme dhe vërtetimin e të dhënave;	1		d) rishikimet e brendshme dhe vërtetimin e të dhënave;	F	
	(e) korrigjimet dhe veprimet korrigjuese;	1		e) korrigjimet dhe veprimet korrigjuese;	F	
	(f) kontrollin e proceseve nga burime të jashtme;	1		f) kontrollin e proceseve nga burime të jashtme;	F	
	(g) mbajtjen e shënimeve dhe dokumentacionit duke përfshirë menaxhimin e versioneve të dokumenteve.	1		g) mbajtjen e shënimeve dhe dokumentacionit duke përfshirë menaxhimin e versioneve të dokumenteve.	F	
	1.4. Për qëllimet e pikës 1.3(a), kompania duhet të sigurojë që të gjitha pajisjet matëse përkatëse të kalibrohen, rregullohen dhe kontrollohen në intervale të rregullta, duke përfshirë para përdorimit, dhe të kontrollohen kundrejt standardeve të matjes të	1		1.4. Për qëllimet e shkronjës (a), të pikës 1.3., kompania duhet të sigurojë që të gjitha pajisjet matëse përkatëse të kalibrohen, rregullohen dhe kontrollohen në intervale të rregullta, duke përfshirë para përdorimit, dhe të kontrollohen kundrejt	F	

	gjurmueshme me standardet ndërkombëtare të matjes, aty ku janë të disponueshme, dhe në proporcion me rreziqet e identifikuara.			standardeve të matjes të gjurmueshme me standardet ndërkombëtare të matjes, aty ku janë të disponueshme, dhe në proporcion me rreziqet e identifikuara.		
	Kur komponentët e sistemeve matëse nuk mund të kalibrohen, kompania duhet t'i identifikojë ata komponentë në planin e monitorimit dhe të propozojë aktivitete alternative të kontrollit	1		a)Kur komponentët e sistemeve matëse nuk mund të kalibrohen, kompania duhet t'i identifikojë ata komponentë në planin e monitorimit dhe të propozojë aktivitete alternative të kontrollit.	F	
	Kur zbulohet se pajisja nuk është në përputhje me kërkesat e performancës, kompania duhet të ndërmarrë menjëherë veprimet e nevojshme korrigjuese.	1		b)Kur zbulohet se pajisja nuk është në përputhje me kërkesat e performancës, kompania duhet të ndërmarrë menjëherë veprimet e nevojshme korrigjuese.	F	
	1.5. Për qëllimet e pikës 1.3(d), kompania shqyrton dhe vërteton të dhënat që rezultojnë nga aktivitetet e rrjedhës së të dhënave të përmendura në pikën 1.2.	1		1.5. Për qëllimet e shkronjes (d), te pikës 1.3., kompania shqyrton dhe vërteton të dhënat që rezultojnë nga aktivitetet e rrjedhës së të dhënave të përmendura në pikën 1.2.	F	

	Ky rishikim dhe vërtetim i të dhënave do të përfshijë sa vijon: (a) një kontroll nëse të dhënat janë të plota;			Ky rishikim dhe vërtetim i të dhënave do të përfshijë sa vijon: a) një kontroll nëse të dhënat janë të plota;		
	(b) një krahasim i të dhënave që shoqëria ka marrë, monitoruar dhe raportuar gjatë disa viteve;	1		b) një krahasim i të dhënave që kompania ka marrë, monitoruar dhe raportuar gjatë disa viteve;	F	
	c) një krahasim i të dhënave dhe vlerave që rezultojnë nga metoda të ndryshme monitorimi kur zbatohet më shumë se një metodë monitorimi.	1		c) një krahasim i të dhënave dhe vlerave që rezultojnë nga metoda të ndryshme monitorimi kur zbatohet më shumë se një metodë monitorimi.	F	
	1.6. Për qëllimet e pikës 1.3 (e), kompania duhet të sigurojë që, kur aktivitetet e rrjedhës së të dhënave ose aktivitetet e kontrollit konstatohet se nuk funksionojnë në mënyrë efektive, ose nuk respektojnë rregullat e përcaktuara në dokumentacionin e procedurave për ato aktivitete, të ndërmerren veprime korrigjuese dhe të dhënat e	1		1.6. Për qëllimet e shkronjës (e) të pikës 1.3., kompania siguron që, kur aktivitetet e rrjedhës së të dhënave ose aktivitetet e kontrollit konstatohet se nuk funksionojnë në mënyrë efektive, ose nuk respektojnë rregullat e përcaktuara në dokumentacionin e procedurave për ato aktivitete, të ndërmerren	F	

	prekura korrigjohen pa vonesa të panevojshme.			veprime korrigjuese dhe të dhënat e prekura korrigjohen pa vonesa të panevojshme		
	1.7. Për qëllimet e pikës 1.3 (f), kur kompania jep një ose më shumë aktivitete të rrjedhës së të dhënave ose aktivitete kontrolli të përmendura në pikën 1.1, ajo do të vazhdojë me të gjitha sa vijon: (a) të kontrollojë cilësinë e aktiviteteve të rrjedhës së të dhënave të kontraktuara dhe aktiviteteve të kontrollit në përputhje me këtë rregullore;	1		1.7. Për qëllimet e shkronjës (f), të pikës 1.3., kur kompania jep një ose më shumë aktivitete të rrjedhës së të dhënave ose aktivitete kontrolli të përmendura në pikën 1.1, ajo merr masat e nevojshme për të siguruar që: a)aktivitetet e kontraktuara të rrjedhës së të dhënave dhe të kontrollit kryhen në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje dhe i nënshtrohen monitorimit të cilësisë;	F	
	(b) të tregojë kërkesat e duhura për rezultatet e proceseve të kontraktuara si dhe metodat e përdorura në ato procese;	1		b)rezultatet e proceseve të kontraktuara dhe metodat e përdorura për realizimin e tyre përmbushin kërkesat e përcaktuara nga kompania;	F	
	(c) të kontrollojë cilësinë e rezultateve dhe metodave të përmendura në pikën (b);	1		c) të kontrollojë cilësinë e rezultateve dhe metodave të përmendura në pikën (b);	F	

	(d) të sigurojë që aktivitetet e kontraktuara kryhen në mënyrë të tillë që ato të përgjigjen ndaj rreziqeve të qenësishme dhe rreziqeve të kontrollit të identifikuara në vlerësimin e rrezikut të përmendur në pikën 1.1.	1		d) të sigurojë që aktivitetet e kontraktuara kryhen në mënyrë të tillë që ato të përgjigjen ndaj rreziqeve të qenësishme dhe rreziqeve të kontrollit të identifikuara në vlerësimin e rrezikut të përmendur në pikën 1.1.	F	
	1.8. Kompania do të monitorojë efektivitetin e sistemit të kontrollit, duke përfshirë kryerjen e rishikimeve të brendshme dhe duke marrë parasysh gjetjet e verifikuesit gjatë verifikimit të raporteve të shkarkimeve dhe të raporteve të përmendura në nenin 11(2) të kësaj rregullore. Kur kompania e sheh sistemin e kontrollit joefektiv ose jo në përpjesëtim me rreziqet e identifikuara, ajo do të kërkojë të përmirësojë sistemin e kontrollit dhe të përditësojë planin e monitorimit ose procedurat e shkruara themelore për aktivitetet e rrjedhës së të dhënave, vlerësimet e rrezikut dhe aktivitetet e kontrollit, sipas rastit.	1		1.8. Kompania monitoron efektivitetin e sistemit të kontrollit, duke përfshirë kryerjen e rishikimeve të brendshme dhe duke marrë parasysh gjetjet e verifikuesit gjatë verifikimit të raporteve të shkarkimeve dhe të raporteve të përmendura në pikën 2, të nenit 11 të kësaj rregullore. Kur kompania e sheh sistemin e kontrollit joefektiv ose jo në përpjesëtim me rreziqet e identifikuara, ajo kërkon të përmirësojë sistemin e kontrollit dhe të përditësojë planin e monitorimit ose procedurat e shkruara themelore për aktivitetet e rrjedhës së të dhënave,	F	

				vlerësimet e rrezikut dhe aktivitetet e kontrollit, sipas rastit.		
	2. Mungesa e të dhënave 2.1. Kur mungojnë të dhënat e rëndësishme për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë të një anijeje për një ose më shumë udhëtime, kompania do të përdorë të dhëna zëvendësuese të llogaritura në përputhje me metodën(at) alternative të treguara në planin e monitorimit të vlerësuar nga verifikuesi dhe, sipas rastit, të miratuar nga autoriteti administrues pergjegjes . Kur mungojnë të dhënat e rëndësishme për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë të një anijeje për një ose më shumë udhëtime, për të cilat plani i monitorimit nuk liston metoda alternative monitorimi ose burime alternative të të dhënave për të vërtetuar të dhënat ose për adresimin e mungesës së të dhënave, kompania do të përdorë një metodë vlerësimi të	1		2. Mungesa e të dhënave 2.1. Kur mungojnë të dhënat e rëndësishme për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë të një anijeje për një ose më shumë udhëtime, kompania duhet të përdorë të dhëna zëvendësuese të llogaritura në përputhje me metodën(at) alternative të treguara në planin e monitorimit të vlerësuar nga verifikuesi dhe, sipas rastit, të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Kur mungojnë të dhënat e rëndësishme për përcaktimin e shkarkimeve të gazeve serrë të një anijeje për një ose më shumë udhëtime, për të cilat plani i monitorimit nuk liston metoda alternative monitorimi ose burime alternative të të dhënave për të vërtetuar të dhënat ose për	F	

	përshtatshme për përcaktimin e të dhënave zëvendësuese konservative për periudhën kohore të mungesës së parametrave përkatës.			adresimin e mungesës së të dhënave, kompania duhet të përdorë një metodë vlerësimi të përshtatshme për përcaktimin e të dhënave zëvendësuese konservative për periudhën kohore të mungesës së parametrave përkatës.		
	2.2. Kur, për arsye teknike, është përkohësisht e pamundur të zbatohet plani i monitorimit i vlerësuar në mënyrë të kënaqshme nga verifikuesi dhe, kur është e zbatueshme, i miratuar nga autoriteti adminstrues pergjegjes, kompania do të zbatojë një metodë të bazuar në burimet alternative të të dhënave të listuara në planin e monitorimit për qëllimin e kryerjes së kontrolleve konfirmuese, ose, nëse një alternativë e tillë nuk është e përfshirë në planin e monitorimit, një metodë alternative e cila ofron të dhëna zëvendësuese ose një vlerësim konservativ, derisa të jenë rikthyer kushtet për zbatimin e	1		2.2. Kur, për arsye teknike, është përkohësisht e pamundur të zbatohet plani i monitorimit i vlerësuar në mënyrë të kënaqshme nga verifikuesi dhe, kur është e zbatueshme, i miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, kompania duhet të zbatojë një metodë të bazuar në burimet alternative të të dhënave të listuara në planin e monitorimit për qëllimin e kryerjes së kontrolleve konfirmuese, ose, nëse një alternativë e tillë nuk është e përfshirë në planin e monitorimit, një metodë alternative e cila ofron të dhëna zëvendësuese ose një vlerësim konservativ, derisa	F	

	planit të miratuar të monitorimit. Kompania do të marrë të gjitha masat e nevojshme për të arritur një zbatim të shpejtë të planit të monitorimit.			të jenë rikthyer kushtet për zbatimin e planit të miratuar të monitorimit. Kompania merr të gjitha masat e nevojshme për të arritur një zbatim të shpejtë të planit të monitorimit.		
2.3	2.3. Kur përdoret një metodë vlerësimi në përputhje me pikën 2.1, ose kur ndodh një devijim i përkohshëm nga plani i monitorimit në përputhje me pikën 2.2, kompania do të zhvillojë pa vonesa të panevojshme një procedurë me shkrim për shmangien e këtij lloji të mungesës së të dhënave në të ardhmen dhe të modifikojë planin e monitorimit në përputhje me nenin 7 të kësaj rregullore.	1		2.3 Kur zbatohet një metodë vlerësimi sipas pikës 2.1 ose kur konstatohet një devijim i përkohshëm nga plani i monitorimit në përputhje me pikën 2.2, kompania është e detyruar, pa vonesa të pajustificuara, të miratojë një procedurë të shkruar për shmangien e përsëritjes së mungesës së të dhënave dhe të ndryshojë planin e monitorimit, në përputhje me nenin 7 të kësaj Rregullore.	F	
	SHTOJCA II Monitorimi i informacioneve të tjera të rëndësishme A. MONITORIMI NË BAZË TË UDHËTIMIT (NENI 9)	1		SHTOJCA II Monitorimi i informacioneve të tjera të rëndësishme	F	

	1. Për qëllimet e monitorimit të informacioneve të tjera të rëndësishme mbi bazën e çdo udhëtimi (neni 9(1)), kompanitë duhet të respektojnë rregullat e mëposhtme: (a) data dhe ora e nisjes nga vendi i ankorimit dhe të mbërritjes në vendin e ankorimit do të konsiderohen duke përdorur orën mesatare të Greenwich (GMT/UTC). Koha e kaluar në det do të llogaritet bazuar në informacionin e nisjes dhe të mbërritjes në port dhe do të përjashtojë ankorimin;			A. MONITORIMI NË BAZË TË UDHËTIMIT (NENI 9) 1. Për qëllimet e monitorimit të informacioneve të tjera të rëndësishme mbi bazën e çdo udhëtimi sipas pikës 1 të nenit 9 të rregullores, kompanitë duhet të respektojnë rregullat e mëposhtme: a) data dhe ora e nisjes nga vendi i ankorimit dhe të mbërritjes në vendin e ankorimit konsiderohen duke përdorur orën mesatare të Greenwich (GMT/UTC). Koha e kaluar në det llogaritet bazuar në informacionin e nisjes dhe të mbërritjes në port dhe do të përjashtojë ankorimin;		
	(b) distanca e përshkuar mund të jetë ose distanca e rrugës më të drejtpërdrejtë midis portit të nisjes dhe portit të mbërritjes ose distanca reale e përshkuar. Në rast të përdorimit të distancës së rrugës më të drejtpërdrejtë midis portit të	1		b) distanca e përshkuar mund të jetë ose distanca e rrugës më të drejtpërdrejtë midis portit të nisjes dhe portit të mbërritjes ose distanca reale e përshkuar. Në rast të përdorimit të distancës së rrugës më të	F	

	nisjes dhe portit të mbërritjes, duhet të merret parasysh një faktor korrigjues konservativ për të siguruar që distanca e përshkuar të mos nënvlerësohet ndjeshëm. Plani i monitorimit do të specifikojë se cila llogaritje e distancës përdoret dhe, nëse është e nevojshme, faktorin e korrigjimit të përdorur. Distanca e përshkuar do të përcaktohet nga vendi i ankorimit të portit të nisjes deri në vendin e ankorimit të portit të mbërritjes dhe do të shprehet në milje detare;			drejtpërdrejtë midis portit të nisjes dhe portit të mbërritjes, duhet të merret parasysh një faktor korrigjues konservativ për të siguruar që distanca e përshkuar të mos nënvlerësohet ndjeshëm. Plani i monitorimit specifikon se cila llogaritje e distancës përdoret dhe, nëse është e nevojshme, faktorin e korrigjimit të përdorur. Distanca e përshkuar përcaktohet nga vendi i ankorimit të portit të nisjes deri në vendin e ankorimit të portit të mbërritjes dhe shprehet në milje detare;		
	(c) aktiviteti i transportit do të përcaktohet duke shumëzuar distancën e përshkuar me sasinë e ngarkesës së transportuar;	1		c) aktiviteti i transportit përcaktohet duke shumëzuar distancën e përshkuar me sasinë e ngarkesës së transportuar;	F	
	(d) për anijet e pasagjerëve, numri i pasagjerëve do të përdoret për të shprehur ngarkesën e transportuar. Për të gjitha kategoritë e tjera të anijeve, sasia e ngarkesës së	1		d) për anijet e pasagjerëve, numri i pasagjerëve përdoret për të shprehur ngarkesën e transportuar. Për të gjitha kategoritë e tjera të anijeve, sasia e ngarkesës së	F	

	transportuar duhet të shprehet ose si tonë metrikë ose si metra kub standard ngarkesë, sipas rastit;			transportuar duhet të shprehet ose si tonë metrikë ose si metra kub standard ngarkesë, sipas rastit;		
	(e) për anijet ro-ro, ngarkesa e transportuar do të përcaktohet si masa e ngarkesës në bord, e përcaktuar si masa aktuale ose si numri i njësive të ngarkesave (kamionë, makina, etj.) ose metra korsi të zëna shumëzuar me vlerat e paracaktuara për peshën e tyre. Për qëllimet e kësaj rregullore, “anije ro-ro” do të thotë një anije e projektuar për transportin e njësive të transportit të ngarkesave “roll-on-roll-off ” ose me hapësira mallrash “roll-on-roll-off”;	1		e) për anijet ro-ro, ngarkesa e transportuar përcaktohet si masa e ngarkesës në bord, e përcaktuar si masa aktuale ose si numri i njësive të ngarkesave (kamionë, makina, etj.) ose metra korsi të zëna shumëzuar me vlerat e paracaktuara për peshën e tyre. Për qëllimet e kësaj rregullore, “anije ro-ro është një anije e projektuar për transportin e njësive të transportit të ngarkesave “roll-on-roll-off ” ose me hapësira mallrash “roll-on-roll-off”;	F	
	(f) për anijet me kontejnerë, ngarkesa e transportuar do të përkufizohet si pesha totale në ton metrikë e ngarkesës ose, në rast se kjo nuk ndodh, sasia e njësive ekuivalente prej 20 këmbësh (TEU) shumëzuar me vlerat e paracaktuara për peshën	1		f) për anijet me kontejnerë, ngarkesa e transportuar përkufizohet si pesha totale në ton metrikë e ngarkesës ose, në rast se kjo nuk ndodh, sasia e njësive ekuivalente prej 20 këmbësh (TEU) shumëzuar me vlerat e	F	

	e tyre. Kur ngarkesa e transportuar nga një anije me kontejnerë përcaktohet në përputhje me udhëzimet ose instrumentet e zbatueshme të Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO) në përputhje me Konventën për Sigurinë e Jetës në Det (Konventa SOLAS), ai përkufizim do të konsiderohet se është në përputhje me këtë rregullore. Për qëllimet e kësaj Rregullore, “anije me kontejnerë” do të thotë një anije e projektuar ekskluzivisht për transportin e kontejnerëve në hapësira të brendshme dhe në kuvertë;			paracaktuara për peshën e tyre. Kur ngarkesa e transportuar nga një anije me kontejnerë përcaktohet në përputhje me udhëzimet ose instrumentet e zbatueshme të Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO) në përputhje me Konventën për Sigurinë e Jetës në Det (Konventa SOLAS), ai përkufizim konsiderohet se është në përputhje me këtë rregullore. Për qëllimet e kësaj Rregullore, “anije me kontejnerë” do të thotë një anije e projektuar ekskluzivisht për transportin e kontejnerëve në hapësira të brendshme dhe në kuvertë;		
	(g) përcaktimi i ngarkesës së transportuar për kategoritë e anijeve të ndryshme nga anijet e pasagjerëve, anijet ro-ro dhe anijet me kontejnerë do të mundësojë marrjen parasysh, kur është e zbatueshme, të peshës dhe vëllimit të ngarkesës së transportuar dhe të numrit të pasagjerëve të transportuar.	1		g) përcaktimi i ngarkesës së transportuar për kategoritë e anijeve të ndryshme nga anijet e pasagjerëve, anijet ro-ro dhe anijet me kontejnerë mundëson marrjen parasysh, kur është e zbatueshme, të peshës dhe vëllimit të ngarkesës së transportuar dhe të numrit të	F	

	Këto kategori përfshijnë, ndër të tjera, cisterna, transportues me shumicë, anije mallrash të përgjithshme, anije mallrash frigoriferike, transportues automjetesh dhe transportues të kombinuar.			pasagjerëve të transportuar. Këto kategori përfshijnë, ndër të tjera, cisterna, transportues me shumicë, anije mallrash të përgjithshme, anije mallrash frigoriferike, transportues automjetesh dhe transportues të kombinuar.		
	2.Për të siguruar kushte uniforme për zbatimin e pikës 1(g), Komisioni miraton, me anë të akteve zbatuese, rregulla teknike që përcaktojnë parametrat e zbatueshëm për secilën nga kategoritë e tjera të anijeve të përmendura në atë pikë. Këto akte zbatuese miratohen jo më vonë se data 31 dhjetor 2016, në përputhje me procedurën e shqyrtimit të parashikuar në nenin 24, paragrafi 2. Komisioni, me anë të akteve zbatuese, mund të rishikojë, kur është e përshtatshme, parametrat përkatës të përmendur në pikën 1(g) të	1		2. Për të siguruar kushte uniforme për zbatimin e pikës 1, shkronja (g), Ministria përgjegjëse për transportin dhe Drejtoria e Përgjithshme Detare zbatojnë aktet dhe vendimet në zbatim të kësaj rregullore në përmbushje të rregullave teknike që specifikojnë parametrat e zbatueshëm për secilën nga kategoritë e tjera të anijeve të përmendura në atë pikë.	F	

	ndryshuar. Kur është e nevojshme, Komisioni gjithashtu rishikon këta parametra për të marrë parasysh ndryshimet e këtij Aneksi në përputhje me nenin 5, paragrafi 2. Këto akte zbatuese miratohen në përputhje me procedurën e shqyrtimit të parashikuar në nenin 24, paragrafi 2.					
	3. Në përputhje me rregullat e përmendura në pikat 1 dhe 2, shoqëritë mund të zgjedhin gjithashtu të përfshijnë informacione specifike në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe me lundrimin nëpër akull	1		3. Në përputhje me rregullat e përmendura në pikat 1 dhe 2, kompanitë mund të zgjedhin gjithashtu të përfshijnë informacione specifike në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe me lundrimin në akull.	F	
	B. MONITORIMI NË BAZË VJETORE (NENI 10) Për qëllime të monitorimit të informacioneve të tjera të rëndësishme në baza vjetore, kompanitë duhet të respektojnë rregullat e mëposhtme: Vlerat që do të monitorohen sipas nenit 10 do të përcaktohen nga grumbullimi i të dhënave përkatëse për udhëtim.			B. MONITORIMI NË BAZË VJETORE (NENI 10) Për qëllime të monitorimit të informacioneve të tjera të rëndësishme në baza vjetore, kompanitë duhet të respektojnë rregullat e mëposhtme: 1.Vlerat që monitorohen sipas nenit 10 përcaktohen	F	

	.			nga grumbullimi i të dhënave përkatëse për udhëtim.		
	Efiçenca mesatare e energjisë do të monitorohet duke përdorur të paktën katër tregues: konsumi i karburantit për distancë, konsumi i karburantit për aktivitet transporti, shkarkimet e gazeve serrë për distancë dhe shkarkimet e gazeve serrë për aktivitet transporti, të cilët llogariten si më poshtë:			2.Efiçenca mesatare e energjisë monitorohet duke përdorur të paktën katër tregues: konsumi i karburantit për distancë, konsumi i karburantit për aktivitet transporti, shkarkimet e gazeve serrë për distancë dhe shkarkimet e gazeve serrë për aktivitet transporti, të cilët llogariten si më poshtë:	F	
	Konsumi i karburantit për distancë = konsumi total vjetor i karburantit / distanca totale e përshkuar			a)Konsumi i karburantit për distancë = konsumi total vjetor i karburantit / distanca totale e përshkuar	F	
	Konsumi i karburantit për aktivitet transporti = konsumi total vjetor i karburantit / aktiviteti total i transportit			b)Konsumi i karburantit për aktivitet transporti = konsumi total vjetor i karburantit / aktiviteti total i transportit	F	

	Shkarkimet e gazeve serrë për distancë = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / distanca totale e përshkuar			c)Shkarkimet e gazeve serrë për distancë = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / distanca totale e përshkuar	F	
	Shkarkimet e gazeve serrë për aktivitet transporti = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / aktiviteti total i transportit			d)Shkarkimet e gazeve serrë për aktivitet transporti = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / aktiviteti total i transportit.	F	
	Përveç kësaj, kur është e nevojshme, anijet mund të monitorojnë efijencën mesatare të energjisë duke përdorur dy treguesit e mëposhtëm të efikasitetit të energjisë: konsumi i karburantit për kohën e kaluar në det dhe shkarkimet e gazeve serrë për kohën e kaluar në det, të cilat do të llogariten si më poshtë:			3.Përveç kësaj, kur është e nevojshme, anijet mund të monitorojnë efijencën mesatare të energjisë duke përdorur dy treguesit e mëposhtëm të efikasitetit të energjisë: konsumi i karburantit për kohën e kaluar në det dhe shkarkimet e gazeve serrë për kohën e kaluar në det, të cilat llogariten si më poshtë:	F	
	Konsumi i karburantit për kohën e kaluar në det = konsumi total vjetor i karburantit / koha totale e kaluar në det			a)Konsumi i karburantit për kohën e kaluar në det = konsumi total vjetor i karburantit / koha totale e kaluar në det	F	

	Shkarkimet e gazeve serrë për kohën e kaluar në det = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / koha totale e kaluar në det			b)Shkarkimet e gazeve serrë për kohën e kaluar në det = shkarkimet totale vjetore të gazeve serrë / koha totale e kaluar në det	F	
	Në përputhje me këto rregulla, shoqëritë mund të zgjedhin gjithashtu të përfshijnë informacione specifike në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe lundrimin nëpër akull, si dhe informacione të tjera në lidhje me karburantin e konsumuar dhe shkarkimet e gazeve serrë të shkarkuara, duke u diferencuar në bazë të kriterëve të tjera të treguara në planin e monitorimit.			Në përputhje me këto rregulla, kompanite mund të zgjedhin gjithashtu të përfshijnë informacione specifike në lidhje me klasën e akullit të anijes dhe lundrimin nëpër akull, si dhe informacione të tjera në lidhje me karburantin e konsumuar dhe shkarkimet e gazeve serrë të shkarkuara, duke u diferencuar në bazë të kriterëve të tjera të treguara në planin e monitorimit.	F	
	C. MONITORIMI I SHKARKIMEVE TOTALE TË GRUMBULLUARA TË GAZEVE SERRË TË PËRFSHIRA NË DIREKTIVËN 2003/87/EC, NË LIDHJE ME AKTIVITETET E TRANSPORTIT DETAR DHE I TË DHËNAVE PËR	2		C. MONITORIMI I SHKARKIMEVE TOTALE TË GRUMBULLUARA TË GAZEVE SERRË TË PARASHIKUARA NË SHTOJCËN II, PJESA C, TË LIGJIT NR.155/2020,“PËR NDRYSHIMET	F	

	ARSYETIMIN E PËRJASHTIMEVE NGA NENI 12(3) I KËSAJ DIREKTIVE (NENI 10, PIKA (K)) 1. Rregulla për monitorimin në baza vjetore të shkarkimeve të përgjithshme të akumuluar të gazeve serrë të mbuluara nga Direktiva 2003/87/KE, në lidhje me veprimtaritë e transportit detar të listuara në Aneksin I të asaj Direktive dhe që duhet të raportohen sipas saj.			KLIMATIKE” TË NDRYSHUAR, NË LIDHJE ME AKTIVITETET E TRANSPORTIT DETAR DHE TË INFORMACIONIT PËR TË JUSTIFIKUAR SHMANGIET NGA RAPORTIMI NË PËRPUTHJE LIGJIN PËRGJEGJËS PËR KRIJIMIN E NJË SISTEMI PËR TREGTIMIN E KUOTAVE TË SHKARKIMIT TË GAZEVE ME EFEKT SERRË NË TRANSPORTIN DETAR NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË. 1.Rregullat për monitorimin në baza vjetore shkarkimet totale të grumbulluara të një anijeje të gazeve serrë sipas parashikimeve të pjesës C, shtojca II, të ligjit		
--	---	--	--	--	--	--

				nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, në lidhje me aktivitetet e transportit detar dhe që duhet të raportohen sipas kësaj rregullore.		
	Kompanitë duhet të përcaktojnë veçmas sasinë përkatëse të secilit gaz serrë dhe totalin e këtyre sasive të shprehura në ekuivalente të CO ₂ .	1		a) Kompanitë përcaktojnë sasinë përkatëse të secilit gaz serrë veç e veç dhe totalin e këtyre sasive të shprehur në ekuivalent të CO ₂ .	F	
	Kompanitë duhet të marrin në konsideratë sasinë e secilit lloj karburanti të konsumuar për veprimtaritë e transportit detar që bien brenda fushës së zbatimit të Direktivës 2003/87/EC, për periudhën gjatë së cilës anija ka qenë nën përgjegjësinë e tyre në lidhje me detyrimet e përcaktuara në atë Direktivë.	1		b)Kompanitë marrin në konsideratë sasinë e secilit lloj karburanti të konsumuar për aktivitetet e transportit detar si pjesë e fushës së zbatimit të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike” i ndryshuar, për periudhën gjatë së cilës anija ishte nën përgjegjësinë e tyre në lidhje me detyrimet e përcaktuara në këtë rregullore.	F	
	Kur është e zbatueshme, Kompanitë duhet të kryejnë llogaritjet e përcaktuara në	1		c) Kompanitë, kur është e zbatueshme, kryejnë llogaritjet e përcaktuara në pikat 1.1. deri në 1.7 në	F	

	pikat 1.1 deri 1.7, në rendin e parashikuar më poshtë.			rendin e përcaktuar më poshtë.		
	1.1. Parimi i përgjithshëm Për qëllimet e monitorimit të shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë të një anijeje, që do të raportohen sipas Direktivës 2003/87/EC, kompanitë duhet të zbatojnë formulat e përcaktuara në Pjesën A të Aneksit I të kësaj Rregullore, duke marrë në konsideratë llojet e shkarkimeve të gazeve serrë të mbuluara nga Direktiva 2003/87/EC.	1		1.1.Parimi i përgjithshëm Për qëllimin e monitorimit të shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë të anijes që raportohen sipas ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, kompanitë zbatojnë formulat e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës I të kësaj rregullore, duke marrë parasysh llojet e shkarkimeve të gazeve serrë sipas parashikimeve të pjesës C, shtojca II, të ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, të ndryshuar.	F	
	1.2. Përjashtim nga parimi i përgjithshëm dhe përdorimi i faktorëve të shkarkimeve në përputhje me nenin 14 të Direktivës 2003/87/EC Si përjashtim nga pika 1.1, kompanitë nuk duhet të zbatojnë rregullat e përcaktuara	1	1.2	1.2. Përjashtim nga parimi i përgjithshëm dhe përdorimi i faktorëve të shkarkimit në përputhje me parashikimet e ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen

	në Pjesën A të Aneksit I të kësaj Rregullore për përcaktimin e faktorëve të shkarkimeve të CO₂, në rastet kur kompanitë përdorin një lloj karburanti që përmbush kriteret e qëndrueshmërisë dhe kriteret për kursimin e shkarkimeve të gazeve serrë për përdorimin e biomasës, të përcaktuara nga Direktiva (BE) 2018/2001 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit (1), me çdo përshtatje të nevojshme për zbatim, siç përcaktohet në Rregulloren Zbatuese (BE) 2018/2066. Në këto raste, faktori i shkarkimit të CO₂ për fraksionin e biomasës së karburantit do të jetë zero. Po ashtu, si përjashtim nga pika 1.1, kompanitë nuk duhet të zbatojnë rregullat e përcaktuara në Pjesën A të Aneksit I të kësaj Rregullore për përcaktimin e faktorëve të shkarkimeve të CO₂, në rastet kur kompanitë përdor karburante të rinovueshme me origjinë			transportin detar në Republikën e Shqipërisë. Me përjashtim nga pika 1.1, kompanitë nuk zbatojnë rregullat e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës I të kësaj rregulloreje, lidhur me përcaktimin e faktorëve të shkarkimit të CO₂, kur kompania përdor një lëndë djegëse që përmbush kriteret e qëndrueshmërisë dhe kriteret e kursimit të shkarkimeve të gazeve serrë për përdorimin e biomasës, që parashikohen në ligjin nr. 24/2023 “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”, dhe në zbatim të vendimit “Për miratimin e kushteve dhe procedurave të veçanta për autorizimin e emetimeve të gazeve serrë nga instalimet dhe subjektet e rregulluara si dhe vendimit “Për monitorimin dhe raportimin e emetimeve të gazeve serrë nga instalimet. Në raste të		e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA
--	---	--	--	---	--	---

	jobiologjike (RFNBO), karburante të ricikluara me përmbajtje karboni (RCF) ose karburante sintetike me përmbajtje të ulët karboni. Në këto raste, faktori i shkarkimit të CO₂ duhet të përcaktohet në përputhje me Rregulloren Zbatuese (BE) 2018/2066.			tilla, faktori i emetimit të CO₂ për fraksionin e biomasës së lëndës djegëse konsiderohet zero . Me përjashtim nga pika 1.1, kompanitë nuk zbatojnë rregullat e përcaktuara në Pjesën A të Shtojcës I të kësaj rregulloreje, për sa i përket përcaktimit të faktorëve të shkarkimit të CO₂, kur kompania përdor karburante të rinovueshme me origjinë jobiologjike (RFNBO), karburante nga karbon i ricikluar (RCF) ose karburante sintetike me karbon të ulët. Në këto raste, faktori i shkarkimit të CO₂ përcaktohet në përputhje me vendimin “Për miratimin e kushteve dhe procedurave të veçanta për autorizimin e emetimeve të gazeve serrë nga instalimet dhe subjektet e rregulluara.		
	1.3. Përjashtim nga parimi i përgjithshëm në rastin e një	1	1.3	1.3 Përjashtim nga parimi i përgjithshëm në rastin e	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji

	udhëtimi midis një porti nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe një porti jashtë juridiksionit të një Shteti Anëtar Në përputhje me shtrirjen gjeografike të përcaktuar në nenin 3ga të Direktivës 2003/87/EC, sasitë e llogaritura në përputhje me pikat 1.1 dhe 1.2 të kësaj Pjese duhet të shumëzohen me 50 %, në rastet kur shkarkimet e gazeve serrë shkarkohen nga një anije që kryen: -një udhëtim që nisët nga një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar dhe mbërrin në një port jashtë juridiksionit të një Shteti Anëtar, ose -një udhëtim që nisët nga një port jashtë juridiksionit të një Shteti Anëtar dhe mbërrin në një port nën juridiksionin e një Shteti Anëtar.			një udhëtimi midis një porti nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë apo të një Shteti Anëtar dhe një porti jashtë juridiksionit të RSH-së apo një Shteti Anëtar. Në përputhje me shtrirjen gjeografike të parashikuar sipas ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë, sasitë e përlllogaritura sipas pikave 1.1 dhe 1.2 të kësaj pjese shumëzohen me 50 %, kur shkarkimet e gazeve serrë çlirohen nga një anije që kryen një udhëtim që nisët nga një port i ndalesës nën juridiksionin e RSH-së apo atij të një shteti anëtar dhe mbërrin në një port jashtë juridiksionit të RSH-së apo të një Shteti Anëtar, ose një udhëtim që nisët nga një port jashtë juridiksionit të një		nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA
--	--	--	--	---	--	--

				Shteti Anëtar apo RSH-së dhe që mbërrin në një port nën juridiksionin e RSH-së apo atij të një shteti anëtar.		
1.4	1.4. Përfshirje nga parimi i përgjithshëm në rastin e shkarkimeve të CO₂ të përmendura në nenin 12(3a) dhe (3b) të Direktivës 2003/87/EC Si përfshirje nga pika 1.1, kur shkarkimet e CO₂ bien brenda fushës së nenit 12(3a) ose (3b) të Direktivës 2003/87/EC, sasitë e këtyre shkarkimeve të llogaritura në përputhje me pikat 1.1, 1.2 dhe 1.3 të kësaj Pjese do të shumëzohen me zero.	1	1.4	1.4.Përfshirje nga parimi i përgjithshëm në rastin e shkarkimeve të CO₂ të parashikuara në ligjin përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë. Me përfshirje nga pika 1.1, kur shkarkimet e CO₂ bien brenda fushës së zbatimit të ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë, në rastet kur këto sasi janë subjekt i ruajtjes gjeologjike të autorizuar ose të lidhjes së përhershme kimike në produkte pa çlirim në	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA

				atmosferë, sasitë e këtyre emetimeve të llogaritura në përputhje me pikat 1.1, 1.2 dhe 1.3 të kësaj pjese shumëzohen me zero.		
1.5	1.5. Shmangia nga parimi i përgjithshëm në rastin e shkarkimeve të gazeve serrë nga një udhëtim ose aktivitete të përmendura në nenin 12(3-d), (3-c) ose (3-b) të Direktivës 2003/87/EC Si përjashtim nga pika 1.1, kur shkarkimet e gazeve serrë bien brenda fushës së veprimit të nenit 12(3-d), (3-c) ose (3-b) të Direktivës 2003/87/EC, sasitë e llogaritura në përputhje me pikat 1.1 deri 1.4 të kësaj Pjese do të shumëzohen me zero.		1.5	1.5. Përjashtim nga parimi i përgjithshëm në rastin e shkarkimeve të gazeve serrë nga një udhëtim ose aktivitete të parashikuara në ligjin përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë. Me përjashtim nga pika 1.1, për qëllime të zbatimit të këtij seksioni, në rastet e shkarkimeve të gazeve serrë që bien brenda fushës së zbatimit të ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e		Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA

				Shqipërisë, lidhur me shtrirjen gjeografike dhe distancën ndërmjet porteve për udhëtimet e kryera, sasitë e llogaritura në përputhje me pikat 1.1 deri në 1.4 të kësaj pjese shumëzohen me zero.		
1.6	1.6. Llogaritja e shkarkimeve të totale të grumbulluara të gazeve serrë të një anijeje që do të raportohen sipas Direktivës 2003/87/EC, në rastin kur kompania dëshiron të përfitojë nga përjashtimi i parashikuar në nenin 12(3-e) të asaj Direktive Kompanitë që dëshirojnë të përfitojnë nga përjashtimi për anijet me klasë akulli, i parashikuar në nenin 12(3-e) të Direktivës 2003/87/EC, duhet të zbresin 5 % nga sasitë e llogaritura në përputhje me pikat 1.1 deri 1.5 të kësaj Pjese, sipas rastit.	1	1.6	1.6. Përlllogaritja e shkarkimeve totale të gazeve serrë të anijes që duhet të raportohet sipas ligjit nr.155/2020, “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, në rastin kur kompania dëshiron të përfitojë nga përjashtimi i parashikuar në ligjin përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë. Kompanitë që dëshirojnë të përfitojnë nga përjashtimi për anijet e klasës së akullit, sipas parashikimeve të ligjit përgjegjës për krijimin e një	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.

				sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë, duhet të zbresin 5 % nga sasitë e përlllogaritura në përputhje me pikat 1.1 deri në 1.5 të këtij seksioni, sipas rastit.		
1.7	1.7. Llogaritja e shkarkimeve totale të grumbulluara të gazeve serrë të një anijeje që do të raportohen sipas Direktivës 2003/87/EC, duke marrë parasysh nenin 3gb të asaj Direktive Përsa i përket shkarkimeve për vitet e raportimit 2024 dhe 2025, kompanitë duhet të zbatojnë përqindjet e fazës së zbatimit të parashikuara në nenin 3gb të Direktivës 2003/87/EC për sasitë e llogaritura në përputhje me pikat 1.1 deri 1.6 të kësaj Pjese, sipas rastit.	1	1.7	1.7. Përlllogaritja e shkarkimeve totale të gazeve serrë të anijes që duhet të raportohen sipas ligjit nr.155/2020, “Përndryshimet klimatike”, i ndryshuar, duke marrë në konsideratë parashikimet e ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë . Kompanitë përlllogarisin sasinë totale të secilit gaz për qëllime të përcaktimit të shkarkimeve totale të gazeve	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Përndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të

	Kompanitë duhet të grumbullojnë sasitë e secilit gaz për të llogaritur shkarkimet totale të akumuluar të gazeve serrë të anijes, të cilat do të raportohen sipas Direktivës 2003/87/EC.			me efekt serrë të anijes, të cilat raportohen në përputhje me ligjin nr. 155/2020 “Për ndryshimet klimatike”, të ndryshuar.		ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.
2	2. Monitorimi i informacionit të nevojshëm për të justifikuar aplikimin e çdo përjashtimi përkatës nga neni 12(3) i Direktivës 2003/87/EC 2.1. Kur shkarkimet e gazeve serrë bien brenda fushës së veprimit të nenit 12(3-d), (3-c) ose (3-b) të Direktivës 2003/87/KE, kompanitë duhet të monitorojnë, për periudhën gjatë së cilës anija ka qenë nën përgjegjësinë e tyre, informacionin e mëposhtëm për çdo lloj përjashtimi të parashikuar në këto dispozita, në bazë të çdo udhëtimi: (a) porti i nisjes dhe porti i mbërritjes, duke përfshirë datën dhe orën e nisjes dhe të mbërritjes;			2. Monitorimi i informacionit të nevojshëm për të justifikuar zbatimin e çdo shmangieje të raportimit nga sipas parashikimeve të ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë. 2.1. Në rastet kur shkarkimet e gazeve me efekt serrë bien brenda fushës së zbatimit të ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë,	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.

				kompanitë monitorojnë, për periudhën gjatë së cilës anija ka qenë nën përgjegjësinë e tyre, informacionin e mëposhtëm për çdo lloj shmangieje të parashikuar në këto dispozita, për çdo udhëtim: (a) portin e nisjes dhe portin e mbërritjes, përfshirë datën dhe orën e nisjes dhe mbërritjes;		
	(b) sasinë dhe faktorin e shkarkimeve për çdo lloj karburanti të konsumuar, duke marrë parasysh dispozitat e përcaktuara në paragrafin 1.2;			(b) sasinë dhe faktorin e shkarkimit për çdo lloj karburanti të konsumuar, duke marrë parasysh dispozitat e përcaktuara në pikën 1.2.	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të

						shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.
	(c) shkarkimet e gazeve serrë të shkarkuara, të llogaritura në përputhje me paragrafët 1.1, 1.2 dhe 1.3;			(c) shkarkimet e gazeve me efekt serrë të lëshuara, të llogaritura në përputhje me pikat 1.1, 1.2 dhe 1.3;	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Përndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.
	(d) distancën e përshkuar;			(d) distanca e përshkuar;	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Përndryshimet klimatike”, i

						ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.
	(e) kohën e kaluar në det.			(e) koha e kaluar në det.	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të

						shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.
	2.2. Kur të gjitha shkarkimet e gazeve serrë të shkarkuara nga një anije gjatë një periudhe raportimi bien brenda fushës së veprimit të nenit 12(3-d), (3-c) ose (3-b) të Direktivës 2003/87/KE, dhe kur, sipas orarit të saj, anija kryen më shumë se 300 udhëtime gjatë asaj periudhe raportimi, kompania nuk ka detyrim të monitorojë informacionin e përmendur në pikën 2.1 të kësaj Pjese në bazë të çdo udhëtimi për atë anije gjatë asaj periudhe raportimi.			2.2. Kur të gjitha shkarkimet e gazeve me efekt serrë të lëshuara nga një anije gjatë një periudhe raportimi bien brenda fushës së zbatimit të ligjit përgjegjës për krijimin e një sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë dhe, sipas planifikimit të saj, anija kryen më shumë se 300 udhëtime gjatë asaj periudhe raportimi, kompania nuk është e detyruar të monitorojë informacionin e përmendur në pikën 2.1 të kësaj pjese mbi bazë për çdo udhëtim për atë anije gjatë asaj periudhe raportimi.	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.
	2.3. Kur shkarkimet e gazeve serrë bien brenda fushës së veprimit të nenit 12(3-e) të Direktivës 2003/87/EC,			2.3. Kur shkarkimet e gazeve me efekt serrë bien brenda fushës së zbatimit të ligjit përgjegjës për krijimin e një	F	Direktiva 2003/87/KE që përafrohet nga Ligji nr. 155/2020, datë 17.12.2020 “Për

	kompanitë duhet të ofrojnë informacion në lidhje me klasën e akullit të anijes.			sistemi për tregtimin e kuotave të shkarkimit të gazeve me efekt serrë në transportin detar në Republikën e Shqipërisë, kompanitë japin informacion në lidhje me klasën e akullit të anijes.		ndryshimet klimatike”, i ndryshuar, ka të bëjë vetëm me njërin aspekt të Direktivës ETS, përkatësisht me ngritjen e sistemit MRVA për gazet me efekt serrë. Përafrimi me shtyllën tjetër të Direktivës ETS, që është skema e tregtimit të kuotave të shkarkimit, nuk është pjesë e aktuale e ligjit, por parashikohet të ngrihet pas zbatimit të sistemit MRVA.
	SHTOJCA III Elemente që duhet të merren parasysh për aktet e deleguara të parashikuara në nenet 15 dhe 16. A. PROCEDURAT E VERIFIKIMIT -Kompetencat e verifikuesve,	1		SHTOJCA III Elemente që duhet të merren parasysh për aktet nënligjore të miratuara në zbatim të neneve 16 dhe 17 A. PROCEDURAT E VERIFIKIMIT a)Kompetencat e verifikuesve,	F	
	-dokumentet që do t'u ofrohen verifikuesve nga kompanitë,	1		b)dokumentet që do t'u ofrohen verifikuesve nga kompanitë,	F	

	-vlerësimi i rrezikut që duhet të kryhet nga verifikuesit,	1		c)vlerësimi i rrezikut që duhet të kryhet nga verifikuesit,	F	
	-vlerësimi i konformitetit të planit të monitorimit,	1		d)vlerësimi i konformitetit të planit të monitorimit,	F	
	-verifikimi i raportit të shkarkimeve,	1		e)verifikimi i raportit të shkarkimeve,	F	
	-niveli i materialitetit,	1		f)niveli i materialitetit,	F	
	-siguria e arsyeshme e verifikuesve,	1		g)siguria e arsyeshme e verifikuesve,	F	
	-anomalitë dhe mospërputhjet,	1		h)anomalitë dhe mospërputhjet,	F	
	-përmbajtja e raportit të verifikimit,	1		i)përmbajtja e raportit të verifikimit,	F	
	-rekomandimet për përmirësime,	1		j)rekomandimet për përmirësime,	F	
	komunikimi ndërmjet kompanive, verifikuesve dhe Komisionit.	1		k)komunikimi ndërmjet kompanive, verifikuesve dhe Komisionit.	F	
	B. AKREDITIMI I VERIFIKUESVE -Si mund të kërkohet akreditimi për aktivitetet e transportit detar,	1		B. AKREDITIMI I VERIFIKUESVE a)Si mund të kërkohet akreditimi për aktivitetet e transportit detar,	F	
	-Si do të vlerësohen verifikuesit nga organet kombëtare të akreditimit për të lëshuar një certifikatë akreditimi,	1		b) Si vlerësohen verifikuesit nga Organizmi kombëtar i akreditimit për të lëshuar një certifikatë akreditimi,	F	
	-Si do të kryejnë organet kombëtare të akreditimit	1		c)Si kryen Organizmi kombëtar i akreditimit	F	

	mbikëqyrjen e nevojshme për të konfirmuar vazhdimin e akreditimit,			mbikëqyrjen e nevojshme për të konfirmuar vazhdimin e akreditimit,		
	-kërkesat për organet kombëtare të akreditimit në mënyrë që të jenë kompetente për të ofruar akreditim për verifikuesit për aktivitetet e transportit detar, duke përfshirë referencën ndaj standardeve të harmonizuara.	1		d)kërkesat për Organizmi kombëtar i akreditimit në mënyrë që të jetë kompetent për të ofruar akreditim për verifikuesit për aktivitetet e transportit detar, duke përfshirë referencën ndaj standardeve të harmonizuara.	F	