



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

Brusel 13. července 2023
(OR. en)

2021/0210 (COD)

PE-CONS 26/23

TRANS 178
MAR 71
ENV 464
ENER 228
IND 228
COMPET 411
CODEC 789
ECO 36
RECH 168

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

Předmět: NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/...

ze dne ...

o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

¹ Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 145.

² Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. července 2023 [(Úř. věst. ...)/(dosud nezveřejněný v Úředním věstníku)] a rozhodnutí Rady ze dne

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu Unie podílí přibližně 75 % a na objemu jejího vnitřního obchodu 31 %. V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních osobních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí dopravního systému Unie a má pro její hospodářství stěžejní význam. Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou rovné podmínky nezbytné. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném a harmonizovaném politickém rámci, ve kterém mohou provozovatelé námořní dopravy, přístavy a další aktéři působit na základě rovných příležitostí. Dojde-li k narušení trhu, hrozí riziko znevýhodnění provozovatelů námořní dopravy nebo přístavů ve srovnání s jejich konkurenty v odvětví námořní dopravy nebo v jiných odvětvích dopravy. Toto znevýhodnění může mít potom za následek ztrátu konkurenceschopnosti odvětví námořní dopravy, úbytek pracovních míst a ztrátu propojenosti pro občany a podniky.

- (2) Podle Zprávy o modré ekonomice EU za rok 2022 vytvořila modrá ekonomika EU v roce 2014 celkem přibližně 5,7 milionu pracovních míst, z čehož 3,2 milionu bylo vytvořeno přímým zaměstnáním v zavedených odvětvích a dalších 2,5 milionu bylo vytvořeno prostřednictvím jednotlivých dodavatelských řetězců. Tato zpráva rovněž uvádí, že v roce 2014 bylo jen v námořních přístavech Unie vytvořeno přibližně 2,5 milionu pracovních míst (přímých i nepřímých). Z tohoto počtu pracovních míst bylo v odvětvových statistikách zaznamenáno jen přibližně 0,5 milionu, neboť námořní přístavy vytvářejí pracovní místa a hospodářské výhody i v jiných odvětvích, jako jsou logistické služby a služby námořní lodní dopravy. Sedm zavedených odvětví modré ekonomiky EU vytvořilo v roce 2019 hrubou přidanou hodnotu ve výši 183,9 miliardy EUR¹.

¹ Evropská komise, Generální ředitelství pro námořní záležitosti a rybolov, Společné výzkumné středisko (Joint Research Centre), Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., a spol., The EU blue economy report 2022 (Zpráva o modré ekonomice EU za rok 2022), Úřad pro publikace Evropské unie, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Podle doprovodného pracovního dokumentu Komise ke sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvanému „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ zůstává námořní doprava ve srovnání s jinými druhy dopravy druhem dopravy s nejvyšší uhlíkovou účinností na tunokilometr. Současně lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí oxidu uhličitého (CO₂) Unie z dopravy a 3–4 % celkových emisí CO₂ Unie. Očekává se, že nebudou-li přijata další opatření, emise CO₂ z námořní dopravy se zvýší. K rychlému snížení emisí skleníkových plynů směrem k nulovým čistým emisím skleníkových plynů nejpozději do roku 2050 musí přispívat všechna odvětví hospodářství Unie, jak je zakotveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119¹. Je proto zcela nezbytné, aby Unie vytyčila vhodný plán pro rychlou ekologickou transformaci odvětví námořní dopravy, který by rovněž pomohl udržet a dále podporovat celosvětové vedoucí postavení Unie v oblasti ekologických technologií, služeb a řešení a dále podněcovat vytváření pracovních míst v souvisejících hodnotových řetězcích při zachování konkurenceschopnosti.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (4) S cílem posílit závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody¹ přijaté v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (dále jen „Pařížská dohoda“) je cílem nařízení (EU) 2021/1119 snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů (emise po odečtení pohlcení) nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a nasměrovat Unii na cestu k tomu, aby se nejpozději do roku 2050 stala klimaticky neutrální. K podpoře a urychlení využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, mimo jiné i v odvětví námořní dopravy, jsou dále zapotřebí různé doplňkové politické nástroje při dodržování zásady technologické neutrality. K nezbytnému vývoji technologií a jejich zavádění musí dojít do roku 2030, aby bylo možné připravit se na mnohem rychlejší změny v následujícím období. Je rovněž zcela nezbytné podporovat inovace a výzkum v oblasti vznikajících a budoucích inovací, jako jsou nová alternativní paliva, ekologický design, materiály na biologické bázi, větrný pohon a pohon s pomocí větru.

¹ Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (5) V souvislosti s přechodem na obnovitelná a nízkouhlíková paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy Unie, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů společností a provozovatelů lodí. Politická opatření by proto měla být nákladově efektivní. Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva, což by mohlo rovněž přispět k riziku ztráty konkurenceschopnosti přístavů Unie oproti přístavům mimo Unii. Tato situace by mohla vést k úniku uhlíku a škodlivým účinkům na konkurenceschopnost odvětví, pokud dostupnost obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořních přístavech spadajících do jurisdikce členského státu není doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny lodě připlouvající do námořních přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvající z nich. Toto nařízení by proto mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy Unie.
- (6) Odvětví námořní dopravy je vystaveno silné mezinárodní konkurenci. Velké rozdíly v regulační zátěži mezi státy vlajky často vedly k nežádoucím praktikám, k nimž patří změna vlajky lodí. Globální povaha odvětví vyplývající z jeho samotné podstaty zdůrazňuje význam neutrálního přístupu z hlediska vlajky a příznivého regulačního prostředí, které by pomohlo přilákat nové investice a zachovat konkurenceschopnost přístavů Unie a vlastníků a provozovatelů lodí.

- (7) Aby bylo dosaženo dopadu na všechny činnosti v odvětví námořní dopravy, mělo by se toto nařízení vztahovat na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci kteréhokoli členského státu do přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu, na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu do přístavu mimo jurisdikci kteréhokoli členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu do přístavu spadajícího do jurisdikce jiného členského státu a na energii spotřebovanou v přístavu spadajícím do jurisdikce téhož členského státu. Takový rámec pro uplatňování by zajistil účinnost tohoto nařízení, mimo jiné zvýšením pozitivního dopadu tohoto rámce na životní prostředí. Tento rámec by měl omezit riziko úhybných zastávek v jiných přístavech a riziko přemístění nebo přesměrování činností mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měly by být rovné podmínky pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy, pokud jde o všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech, zajištěny jednotnými pravidly stanovenými v tomto nařízení.

- (8) Je zcela nezbytné, aby Komise a příslušné orgány členských států soustavně zajišťovaly, že jejich správní postupy odrážejí osvědčené postupy, a aby přijímaly opatření s cílem zajistit jednotnost, zabránit zdvojování odvětvových právních předpisů a zjednodušit prosazování tohoto nařízení, aby se administrativní zátěž vlastníků lodí, provozovatelů lodí, přístavů a ověřovatelů snížila na minimum.
- (9) Toto nařízení by mělo být v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/...¹⁺, směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959², směrnicí Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001³,

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/... ze dne ... o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L ..., ... s....).

+ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) a doplňte do poznámky pod čarou číslo, datum, název a odkaz na zveřejnění tohoto nařízení v Úředním věstníku.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (Úř. věst. L 130, 16.5.2023 s. 134).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999¹ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES², pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů, a zrušuje směrnice Rady (EU) 2015/652³, a se směrnicí Rady, kterou se mění struktura rámcových předpisů Unie o zdanění energetických produktů a elektřiny (přepracované znění), aby se zajistila nezbytná míra právní a investiční jistoty. Tento soulad by měl zajistit vytvoření jednotného legislativního rámce pro odvětví námořní dopravy, který přispěje k výraznému zvýšení výroby udržitelných alternativních paliv, zajistí zavedení potřebné infrastruktury a bude motivovat k používání těchto paliv na stále rostoucím podílu lodí.

-
- ¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1).
- ² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58).
- ³ Směrnice Rady (EU) 2015/652 ze dne 20. dubna 2015, kterou se stanoví metody výpočtu a požadavky na podávání zpráv podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty (Úř. věst. L 107, 25.4.2015, s. 26).

- (10) Měly by se uskutečnit konzultace mezi řídicím orgánem přístavu a uživateli přístavu a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami stanovené v čl. 15 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352¹, s cílem koordinovat dostupnost přístavních služeb, pokud jde o dodávky alternativních paliv, které jsou plánovány a zaváděny v přístavech, jakož i s ohledem na poptávku očekávanou od lodí vplouvajících do těchto přístavů.
- (11) Pravidla stanovená v tomto nařízení by měla být uplatňována nediskriminačně na lodě bez ohledu na jejich vlajku. Z důvodu souladu s unijními a mezinárodními pravidly v oblasti námořní dopravy a s cílem omezit administrativní zátěž by se toto nařízení mělo vztahovat na lodě o hrubé prostornosti (GT) nad 5 000 GT, ale ne na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu nebo státní lodě, jež nejsou používány k obchodním účelům. Přestože lodě o hrubé prostornosti nad 5 000 GT představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757², jsou zodpovědné za přibližně 90 % emisí CO₂ z odvětví námořní dopravy. Komise by měla situaci pravidelně vyhodnocovat s cílem případně rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení na lodě o hrubé prostornosti pod 5 000 GT.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

- (12) Členské státy, které na svém území nemají žádné námořní přístavy, žádného akreditovaného ověřovatele ani žádné lodě plující pod jejich vlajkou spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení a které nejsou státem vykonávajícím správu ve smyslu tohoto nařízení, nemusí přijímat žádná opatření ve vztahu k příslušným požadavkům tohoto nařízení, dokud uvedené okolnosti platí.
- (13) Vzhledem ke zvýšeným nákladům pro lodě, které splňují požadavky tohoto nařízení, zvyšuje neexistence globálního opatření riziko obcházení. Zastávky v přístavech mimo Unii, jejichž účelem je obejít plnění požadavků, a přesměrování překládkových činností do přístavů mimo Unii nejenže sníží environmentální přínosy internalizace nákladů na emise z provozování námořní dopravy, ale mohou vést k dodatečným emisím v důsledku větší vzdálenosti ujeté loděmi s cílem vyhnout se uplatňování tohoto nařízení. Je proto vhodné vyloučit z chápání pojmu přístavu určení některé zastávky v přístavech mimo Unii. Toto vyloučení by se mělo zaměřit na přístavy v blízkosti Unie, ve kterých je riziko obcházení nejvýznamnější. Přiměřenou reakcí na riziko obcházení je stanovit omezení do vzdálenosti 300 námořních mil od přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu, čímž se vyrovná dodatečná zátěž a riziko vyhýbání se plnění požadavků. Kromě toho by se vyloučení z pojmu „přístav určení“ mělo zaměřit pouze na zastávky kontejnerových lodí v některých přístavech mimo Unii, jejichž hlavní kontejnerovou dopravu tvoří překládka kontejnerů. Vzhledem k neexistenci zmírňujících opatření spočívá u této přepravy riziko obcházení rovněž v přesouvání přístavních uzlů do přístavů mimo Unii, čímž se dopady obcházení ještě zhoršují. S cílem zajistit proporcionalitu a rovné použití globálního opatření by měla být zohledněna opatření ve třetích zemích, která jsou rovnocenné tomuto nařízení.

- (14) S cílem zohlednit zvláštní situaci ostrovních regionů, jak je zdůrazněno v článku 174 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), a potřebu zachovat propojení mezi ostrovy a okrajovými regiony Unie s ústředními regiony Unie by měly být povoleny dočasné výjimky pro plavby uskutečňované osobními loděmi jinými než výletními osobními loděmi mezi přístavem určení spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem určení spadajícím do jurisdikce téhož členského státu, který se nachází na ostrově s méně než 200 000 trvalými obyvateli.
- (15) S ohledem na zvláštní povahu a omezení nejvzdálenějších regionů Unie, zejména na jejich odlehlost a ostrovní povahu, by měla být zvláštní pozornost věnována zachování jejich dostupnosti a účinného propojení námořní dopravou. U lodí spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení by proto měla být do oblasti působnosti tohoto nařízení zahrnuta pouze polovina energie spotřebované při plavbách z přístavu určení nebo do přístavu určení nacházejícího se v nejvzdálenějším regionu. Ze stejných důvodů by měly být povoleny dočasné výjimky pro plavbu mezi přístavem určení nacházejícím se v některém nejvzdálenějším regionu a jiným přístavem určení nacházejícím se v některém nejvzdálenějším regionu, a pokud jde o energii spotřebovanou loděmi během jejich zastávky v přístavech určení v odpovídajících nejvzdálenějších regionech.

- (16) Členské státy, které nesdílejí pozemní hranici s žádným jiným členským státem, jsou na svém námořním spojení se zbytkem Unie obzvláště závislé, zejména pokud jde o zachování nezbytného propojenosti pro své občany. Tyto členské státy se musí spoléhat na veřejné zakázky na služby nebo závazky veřejné služby, aby dosáhly cíle zachování propojenosti prostřednictvím osobních lodí. Měla by být povolena dočasná výjimka, která by členským státům umožnila řešit situaci, kdy je naléhavě nutné poskytovat službu obecného hospodářského zájmu a zajistit propojenosti, jakož i hospodářskou, sociální a územní soudržnost.
- (17) Vedle obecné možnosti členských států povolit výjimku pro plavby uskutečňované osobními loděmi jinými než výletními osobními loděmi na ostrovy s méně než 200 000 trvalými obyvateli by podobná výjimka měla být povolena, pokud jde o vnitrostátní plavby na ostrovy prováděné v rámci veřejné zakázky na služby nebo vyplývající ze závazku veřejné služby. Tyto zakázky zadaly a závazky stanovily členské státy s cílem zajistit vhodnou úroveň propojenosti s ostrovními regiony za dostupné ceny, které by jinak tržními silami nebylo dosaženo. Členské státy by měly být oprávněny povolit dočasnou výjimku pro plavby uskutečňované osobními loděmi mezi jejich pevninou a ostrovem téhož členského státu s cílem zachovat podmínky, za nichž byly zadány veřejné zakázky na služby nebo stanoveny závazky veřejné služby, a zajistit trvalou propojenost, jakož i hospodářskou, sociální a územní soudržnost dotčeného ostrova.

- (18) Ustanovení čl. 2 bodu 1 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92¹ stanoví, že přístavy nacházející se v Ceutě a Melille se považují za ostrovní přístavy. Ačkoli se přísně vzato o ostrovní přístavy nejedná, jsou s nimi ve vztahu k pevninské Evropě, a zejména ke Španělsku, srovnatelné vzhledem ke své zeměpisné poloze v pevninské Africe a chybějícímu pozemnímu spojení se Španělskem. Ceuta a Melilla by proto měly být považovány za ostrovní přístavy, pokud jde o dočasnou výjimku pro námořní kabotáž mezi pevninou členského státu a ostrovy spadajícími do jeho jurisdikce.
- (19) Plavba v ledu, zejména v severních částech Baltského moře, a technické vlastnosti lodí ledové třídy způsobují z hlediska námořní dopravy dodatečné náklady, které by se mohly tímto nařízením dále zvýšit. Tyto dodatečné náklady, které lodím ledové třídy vznikají v důsledku plavby v ledu a technických vlastností těchto lodí, by měly být za účelem zachování rovných podmínek zmírněny. Společnostem by proto mělo být povoleno uplatňovat omezené upravené množství energie spotřebované na palubě lodí ledové třídy. Kromě toho by toto nařízení mělo po omezenou dobu umožňovat, aby se na určitý podíl dodatečné energie spotřebované při plavbě v ledu v konkrétních obdobích, kdy lodí ledové třídy provozují plavbu v ledu, vztahovala výjimka. Za tímto účelem by měla být stanovena ověřitelná metodika, která by umožňovala vyjádření vzájemné souvislosti mezi podílem energie, na nějž se uvedená výjimka vztahuje, a skutečnými podmínkami plavby v ledu. Komise by měla s ohledem na možné prodloužení tohoto opatření uvedenou metodiku znovu posoudit, zejména pokud jde o spolehlivost monitorování údajů nezbytných k vykazování vzdálenosti a dodatečné energie při plavbě v ledu.

¹ Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

- (20) Subjektem odpovědným za zajišťování souladu s tímto nařízením by měla být společnost definovaná jako vlastník lodi nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodi odpovědnost za její provoz a který se při převzetí této odpovědnosti zavázal, že převezme veškeré povinnosti a odpovědnosti uložené Mezinárodním předpisem pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění, který je v Unii proveden nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006¹. Definice „společnosti“ podle tohoto nařízení je v souladu s globálním systémem sběru dat zavedeným v roce 2016 Mezinárodní námořní organizací (IMO).
- (21) Vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení vyžaduje koordinovaný přístup ke sladění nabídky a poptávky a zajištění vhodné distribuční infrastruktury. Zatímco současný regulační rámec Unie již částečně upravuje výrobu paliva směrnicí (EU) 2018/2001 a distribuci paliva směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU², je také zapotřebí nástroj, který povede k růstu poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006 ze dne 15. února 2006 o provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti ve Společenství a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 3051/95 (*Úř. věst. L 64, 4.3.2006, s. 1*).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (*Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1*).

- (22) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku nebo cíle týkající se uhlíkové náročnosti činností podporují zlepšení energetické účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém výhledu přinesly významný posun směrem k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako jsou vítr nebo elektřina.
- (23) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech by měly být založeny na konkrétních cílech a respektovat zásadu technologické neutrality. Měly by proto být stanoveny mezní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí, aniž by bylo nařizováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie. Tyto mezní hodnoty by měly být stanoveny ve vztahu k referenční hodnotě, která odpovídá průměrné intenzitě emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí flotily v roce 2020, stanovené na základě údajů monitorovaných a vykazovaných v rámci nařízení (EU) 2015/757 a metodiky a výchozích hodnot stanovených v přílohách I a II tohoto nařízení.

- (24) Je třeba podporovat rozvoj a zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv s vysokým potenciálem pro udržitelnost, komerční vyspělostí a s vysokým potenciálem pro inovace a růst k uspokojení budoucích potřeb. To podpoří vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivy a v krátkodobém i dlouhodobém výhledu zajistí dostatečné dodávky udržitelných námořních paliv, což přispěje k naplnění ambicí Unie v oblasti dekarbonizace dopravy a současně podpoří úsilí Unie o dosažení vysoké úrovně ochrany životního prostředí. Za tímto účelem by měla být způsobilá udržitelná námořní paliva vyrobená ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, jakož i syntetická námořní paliva. Zásadní význam mají zejména udržitelná námořní paliva vyrobená ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, jelikož komerčně nejvyspělejší technologie pro výrobu těchto námořních paliv za účelem dekarbonizace námořní dopravy bude již brzy k dispozici.

- (25) Je-li tradiční pěstování plodin pro potravinářské nebo krmné účely nahrazeno pěstováním plodin pro biopaliva, biokapaliny a paliva z biomasy, dochází k nepřímé změně ve využívání půdy. Tato dodatečná poptávka zvyšuje tlak na půdu a může vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což zapříčiní další emise skleníkových plynů a úbytek biologické rozmanitosti. Výzkum ukázal, že míra účinku závisí na mnoha faktorech, například na druhu suroviny použité pro výrobu paliva, na úrovni dodatečné poptávky po surovinách, která je vyvolána používáním biopaliv, biokapalin a paliv z biomasy, jakož i na tom, do jaké míry je půda s velkou zásobou uhlíku v celém světě chráněna. Úroveň emisí skleníkových plynů způsobených nepřímou změnou ve využívání půdy nelze jednoznačně určit s úrovní přesnosti požadovanou pro stanovení emisních faktorů na základě tohoto nařízení. Existují však důkazy, že všechna paliva vyrobená ze zemědělských surovin způsobují v různé míře nepřímé změny ve využívání půdy. Vedle emisí skleníkových plynů spojených s nepřímou změnou ve využívání půdy, které jsou schopny negovat některé nebo všechny úspory emisí skleníkových plynů u jednotlivých biopaliv, biokapalin nebo paliv z biomasy, představuje nepřímá změna ve využívání půdy riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvláště závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby z důvodu výrazného zvýšení poptávky. Používání paliv na bázi potravinářských a krmných plodin by tudíž nemělo být podporováno podle tohoto nařízení. Směrnice (EU) 2018/2001 již omezuje a stanoví strop pro příspěvek takových biopaliv, biokapalin a paliv z biomasy k cílům úspor emisí skleníkových plynů v odvětví silniční a železniční dopravy s ohledem na jejich nižší přínosy pro životní prostředí, nižší účinnost, pokud jde o potenciál snižování emisí skleníkových plynů, a obecnější obavy týkající se udržitelnosti.

- (26) S cílem vytvořit jasný a předvídatelný právní rámec a dát tak podnět ke včasnému rozvoji trhu a zavádění nejudržitelnějších a nejinnovativnějších palivových technologií s růstovým potenciálem k uspokojení budoucích potřeb je nezbytná zvláštní pobídka pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (RFNBO). Tato pobídka je odůvodněna skutečností, že tyto druhy paliv mají vysoký potenciál pro zavedení získávání energie z obnovitelných zdrojů do skladby lodních paliv a významný dekarbonizační potenciál, jakož i jejich odhadované výrobní náklady v krátkodobém a střednědobém výhledu. Jsou-li syntetická paliva vyráběna z elektřiny z obnovitelných zdrojů a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou dosáhnout až 100% úspory emisí v porovnání s fosilními palivy. Tato paliva mají rovněž značné výhody oproti jiným typům udržitelných paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů při výrobním procesu, zejména s ohledem na spotřebu vody. Náklady na výrobu RFNBO jsou však v současné době mnohem vyšší než tržní cena konvenčních paliv a předpokládá se, že tyto vyšší výrobní náklady budou přetrvávat i ve střednědobém výhledu. Toto nařízení by proto mělo pro zajištění podpory při zavádění udržitelných RFNBO stanovit kombinaci opatření, včetně možnosti používat do konce roku 2033 „multiplikátor“, který umožní započítat energii z RFNBO dvakrát. Kromě toho by se měl od roku 2034 u RFNBO uplatňovat dílčí cíl ve výši 2 %, pokud Komise na základě sledování trhu oznámí, že podíl RFNBO mezi námořními lodními palivy používanými loděmi spadajícími do oblasti působnosti tohoto nařízení do roku 2031 je nižší než 1 %. Tato kombinace opatření na podporu RFNBO má provozovatele lodí a dodavatele paliv motivovat k investicím do zavádění tohoto druhu obnovitelných, rozšiřitelných a udržitelných paliv, neboť poskytuje konečný cíl, který dává dodavatelům paliv jistotu ohledně budoucí minimální poptávky, a současně nabízí trhu příležitost najít nejúčinnější způsob, jak se odpovídajícím způsobem přizpůsobit. Vzhledem k tomu, že trh s námořními RFNBO se teprve musí rozvinout, obsahuje toto nařízení záruky a flexibilitu, pokud jde o různé možné scénáře jejich zavedení na trh.

- (27) Přestože mají RFNBO vysoký potenciál pro uspokojení potřeb dekarbonizace v námořním odvětví, je možné, že srovnatelný dekarbonizační potenciál budou mít i jiná paliva. Zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v různých přístavech mohou ovlivnit takové faktory, jako je vyspělost nebo dostupnost technologií pro námořní odvětví. Je proto nezbytné zajistit technologickou neutralitu a zabránit nepřiměřené diskriminaci jiných paliv, která dosahují podobného snížení intenzity emisí skleníkových plynů jako RFNBO, jakož i zabránit penalizaci lodí, které tato paliva používají. Za tímto účelem je důležité vzít na vědomí prahovou hodnotu úspory emisí skleníkových plynů ve výši 70 %, která je požadována pro RFNBO, jak je stanoveno ve směrnici Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES, pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů, a zrušuje směrnice Rady (EU) 2015/652. Tuto hranici mohou splňovat i jiná paliva než RFNBO, biologického nebo syntetického původu.

- (28) Poptávka po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin se v námořním odvětví v současné době pohybuje na nevýznamné úrovni, protože více než 99 % v současnosti používaných námořních paliv je fosilního původu. Nezpůsobí paliv na bázi potravinářských a krmných plodin přispět k cílům tohoto nařízení rovněž minimalizuje jakékoli riziko zpomalení dekarbonizace odvětví dopravy, které by jinak mohlo při přesunu biopaliv z plodin ze silniční do námořní dopravy hrozit. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, protože v současné době silniční doprava zůstává zdaleka nejvíce znečišťujícím odvětvím dopravy a námořní doprava využívá převážně paliva fosilního původu. Je proto namístě zabránit vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin prosazováním jejich používání podle tohoto nařízení. S ohledem na dodatečné emise skleníkových plynů a ztrátu biologické rozmanitosti způsobené všemi druhy paliv na bázi potravinářských a krmných plodin je proto třeba považovat tato paliva za paliva se stejnými emisními faktory jako v případě nejméně příznivého provozního módu.

- (29) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a dlouhá průměrná životnost lodí, trvající zpravidla 25 až 30 let, vyžadují rychlé kroky a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. Takový regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a motivuje zúčastněné strany k investicím. Měl by rovněž definovat mezní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí do roku 2050. Tyto mezní hodnoty by měly být postupem času ambicióznější, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv.
- (30) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory spotřebovaných paliv. Do metodiky by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako jsou vítr nebo elektřina.
- (31) Za účelem poskytnutí ucelenějšího přehledu o vlivu různých zdrojů energie na životní prostředí by měla být účinnost paliv z hlediska emisí skleníkových plynů posuzována na základě přístupu „od vrtu po brázdou za lodí“ („well-to-wake“), jenž zohledňuje dopady výroby, přepravy, distribuce a použití energie na palubě. To má vytvořit pobídky zaměřené na technologie a provozní módy, které mají nižší stopu z hlediska emisí skleníkových plynů a poskytují skutečné výhody ve srovnání se stávajícími konvenčními palivy.

- (32) Účinnost obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv vycházející z přístupu „od vrtu po brázdu za lodí“ by měla být stanovena s použitím výchozích nebo skutečných a certifikovaných emisních faktorů vztahujících se na emise „od vrtu po palivovou nádrž lodi“ („well-to-tank“) a „od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí“ („tank-to-wake“). Pro účely tohoto nařízení by však měly být stanoveny pouze výchozí emisní faktory na základě přístupu „od vrtu po palivovou nádrž lodi“ a výchozí emisní faktory CO₂ fosilních paliv na základě přístupu „od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí“.
- (33) V případě technologického pokroku, pokud jde o nové technologie snižování emisí skleníkových plynů, jako je zachycování uhlíku na palubě, by Komise měla posoudit možnost zohlednit ve vzorcích pro intenzitu a bilanci souladu, stanovených v přílohách I a IV, příspěvek těchto technologií ke snížení přímých emisí skleníkových plynů na palubách lodí.
- (34) Aby bylo možné prosazovat využívání zdrojů energie s celkově nižší stopou skleníkových plynů, je nezbytné zaujmout komplexní přístup k nejvýznamnějším emisím skleníkových plynů (CO₂, CH₄ a N₂O). Pro zohlednění potenciálu metanu a oxidů dusíku z hlediska globálního oteplování je třeba, aby byla mezní hodnota stanovena tímto nařízením vyjádřena jako „ekvivalent CO₂“.
- (35) Využívání obnovitelných zdrojů energie a alternativního pohonu, jako je větrná a sluneční energie, výrazně snižuje intenzitu emisí skleníkových plynů z celkové energie spotřebované lodí. Obtížnost přesného měření a kvantifikace těchto zdrojů energie (přerušovanost využívání energie, přímý přenos jako pohon atd.) by neměla bránit jejich zohlednění v celkovém objemu energie spotřebované lodí prostřednictvím odhadu jejich příspěvku k bilanci souladu lodí.

- (36) Pro pobřežní oblasti a přístavní města je významným problémem znečištění ovzduší způsobené loděmi (oxidy síry, oxidy dusíku a částice) v přístavech. Proto by měly být uloženy konkrétní a přísné povinnosti týkající se snížení emisí z lodí vyvážaných u hrany nábreží.
- (37) Povinnost přístavů poskytovat dodávky elektřiny z pevniny stanovená v nařízení (EU) 2023/...⁺ by měla být doprovázena odpovídající povinností pro lodě vyvážané u hrany nábreží připojit se k infrastruktuře dodávek elektřiny z pevniny stanovenou v tomto nařízení, aby se zajistila účinnost této infrastruktury a zabránilo se riziku způsobení provozních ztrát zdržením lodí.
- (38) Využívání dodávek elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi a snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou. Vzhledem k rostoucím podílům obnovitelných zdrojů a nefosilních zdrojů energie v skladbě elektřiny v Unii představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je lodím k dispozici. Zatímco směrnice 2014/94/EU zahrnuje pouze ustanovení o místech připojení pro dodávky elektřiny z pevniny, poptávka po této technologii, a v důsledku toho i její nasazení, zůstávají omezené. Proto by měla být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny kontejnerovými a osobními loděmi, neboť to jsou kategorie lodí, které podle údajů shromážděných v roce 2018 v rámci nařízení (EU) 2015/757 produkují nejvyšší množství emisí na jednu loď v době, kdy jsou vyvážány u hrany nábreží.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (39) Vedle dodávek elektřiny z pevniny mohou ekvivalentní přínosy pro životní prostředí nabízet v přístavech i jiné technologie. Pokud se prokáže, že použití některé alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny, měla by být loď od povinnosti využívat dodávky elektřiny z pevniny osvobozena.
- (40) U lodí v kotvištích byly testovány různé projekty a řešení dodávek elektřiny z pevniny, avšak v současnosti není žádné vyspělé a rozšiřitelné technické řešení k dispozici. Povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny by proto měla být v zásadě omezena na lodě vyvázané u hrany nábreží. Komise by však měla situaci pravidelně přehodnocovat s cílem rozšířit tuto povinnost na lodě v kotvištích, jakmile budou nezbytné technologie dostatečně vyspělé. Mezitím by členské státy měly mít možnost uložit v některých případech povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny lodím v kotvištích, například v přístavech, které jsou již takovou technologií vybaveny nebo se nacházejí v oblastech, kde by se mělo zabránit jakémukoli znečištění.
- (41) Výjimky z povinnosti využívat dodávek elektřiny z pevniny by měly být rovněž stanoveny z řady objektivních důvodů, s výhradou ověření příslušným orgánem členského státu přístavu určení nebo jakýmkoli řádně oprávněným subjektem, případně po konzultaci s relevantními subjekty. Tyto výjimky by měly být omezeny na neplánované a nesystémové zastávky v přístavech z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři, na krátkodobá zdržení lodí vyvázaných u hrany nábreží po dobu kratší než dvě hodiny, což je minimální doba potřebná pro připojení, na případy nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny, na použití palubní výroby energie v nouzových situacích a pro zkoušky údržby a funkční zkoušky.

- (42) V přístavech, na něž se vztahují požadavky článku 9 nařízení (EU) 2023/...⁺, by měly být výjimky v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny omezeny poté, co vlastníci lodí a provozovatelé přístavů měli dostatek času na provedení nezbytných investic, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. Provozovatelé lodí by měli své zastávky v přístavech pečlivě plánovat, aby se ujistili, že budou moci po dobu, kdy budou jejich lodě vyvázány u hrany nábreží, vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a emisí skleníkových plynů, za účelem ochrany životního prostředí v pobřežních oblastech a přístavních městech. Mělo by se poskytovat omezené množství výjimek pro případy nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny s cílem řešit situace, kdy dodávky elektřiny z pevniny nejsou poskytnuty z důvodů, které loď nemůže ovlivnit. Za účelem zmírnění rizika způsobení provozních ztrát zdržením lodí, nekompatibility infrastruktury pro dodávky elektřiny z pevniny na palubě a u nábreží, jakož i nerovnováhy v poptávce a nabídce alternativních paliv by měla být pořádána častá konzultační setkání mezi relevantními zúčastněnými stranami s cílem projednat a přijmout rozhodnutí o požadavcích a budoucích plánech.
- (43) Požadavek, aby přístavy poskytovaly dodávky elektřiny z pevniny, stanovený v nařízení (EU) 2023/...⁺, zohledňuje typy obsluhovaných lodí a příslušné objemy dopravy v námořních přístavech. Požadavek, aby se lodě připojovaly k dodávkám elektřiny z pevniny, by se neměl vztahovat na lodí, které vplouvají do přístavů, na něž se požadavek týkající se dodávek elektřiny z pevniny stanovený tímto nařízením nevztahuje; pokud však daný přístav nainstaloval dodávky elektřiny z pevniny u navštívené hrany nábreží a jsou tam k dispozici, mělo by se od 1. ledna 2035 požadovat, aby se loď k dodávkám elektřiny z pevniny připojila.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (44) Vzhledem k pozitivním účinkům využívání dodávek elektřiny z pevniny na místní znečištění ovzduší a k potřebě motivovat k rozvoji této technologie v krátkodobém výhledu by se uhlíková náročnost výroby elektřiny dodávané u nábřeží měla počítat jako nulová. Komise by měla zvážit možnost zohlednit skutečné emise skleníkových plynů spojené s elektřinou poskytnutou prostřednictvím dodávek elektřiny z pevniny v pozdější fázi.
- (45) Při provádění tohoto nařízení by měly být náležitě zohledněny různé modely správy přístavů v celé Unii, zejména pokud jde o odpovědnost za vydávání osvědčení, které loď osvobozuje od povinnosti připojit se k dodávkám elektřiny z pevniny.
- (46) Pro zajištění plynulosti postupů spojených s připojením k dodávkám elektřiny z pevniny v přístavech má zásadní význam koordinace mezi přístavy a provozovateli lodí. Provozovatelé lodí by měli informovat přístavy, do nichž připlouvají, o svém záměru připojit se k dodávkám elektřiny z pevniny a o tom, jaké množství energie budou během dané zastávky potřebovat, zejména pokud toto množství překračuje odhadované potřeby u lodi dané kategorie.

- (47) Počet výjimek z povinnosti připojit se k dodávkám elektřiny z pevniny udělených podle tohoto nařízení v určitých případech, kdy se loď nemůže k dodávkám elektřiny z pevniny připojit, by měl být od roku 2035 u každé lodi během vykazovaného období omezen. Za účelem zajištění spravedlivého zacházení s loděmi a zohlednění rozdílů v jejich provozních profilech by počet výjimek měl odrážet četnost jejich zastávek v přístavu, ale nikdy by neměl převyšovat deset zastávek v přístavu za vykazované období. Loď by však neměla být penalizována a zastávky v přístavu by se neměly započítávat do maximálního počtu výjimek, pokud loď před vplutím do přístavu o připojení k dodávkám elektřiny z pevniny požádala a tato žádost byla přístavem nebo řádně pověřeným subjektem přijata, ale loď se k dodávkám elektřiny z pevniny připojit nemůže a je schopna prokázat, že tuto nemožnost nemohla rozumně předpokládat.
- (48) Toto nařízení by mělo zavést spolehlivý a transparentní systém monitorování, vykazování a ověřování, aby bylo možné sledovat dodržování jeho ustanovení. Takový systém by se měl uplatňovat nediskriminačním způsobem vůči všem lodím a měl by vyžadovat ověření třetí stranou, aby byla zajištěna přesnost údajů předložených v rámci tohoto systému. Aby se usnadnilo dosažení cíle tohoto nařízení, měly by být v případě potřeby k ověření souladu s tímto nařízením použity veškeré údaje, které již byly nahlášeny pro účely nařízení (EU) 2015/757, s cílem omezit administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a příslušné orgány.

- (49) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie spotřebované na palubě loděmi za plavby a loděmi u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru lodi nebo přítomnosti technologií pohonu s podporou větru, s cílem prokázat dodržování mezní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a výkon ověřovacích činností ověřovateli, měly by společnosti, podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757, dokumentovat zamýšlenou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v plánu monitorování. Plán monitorování a případně jeho následné změny by měly být předloženy ověřovateli, který by je měl posoudit.
- (50) Aby se omezila administrativní zátěž, měl by být pro účely provádění právních aktů Unie týkajících se snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy pro společnosti vytvořen jednotný systém monitorování, vykazování a ověřování. Za tímto účelem by Komise měla krátce po vyhlášení tohoto nařízení přezkoumat soulad mezi ním a nařízením (EU) 2015/757 a případné překrývání mezi těmito dvěma nařízeními, a bude-li to vhodné, vypracovat legislativní návrh na změnu tohoto nařízení nebo nařízení (EU) 2015/757.

- (51) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, u nichž se očekává, že budou zavedena v námořním odvětví, má zásadní význam důsledná certifikace a monitorování paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by certifikace paliv vymezených v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001 nebo v relevantních případech s příslušnými ustanoveními právního aktu Unie týkajícího se vnitřního trhu s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem měla vycházet z pravidel stanovených těmito právními akty Unie pro certifikaci. Tento přístup k certifikaci by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenými právními akty Unie nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou být hodnoty certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001, nebo v relevantních případech podle právního aktu Unie, který se týká vnitřního trhu s plyny z obnovitelných zdrojů a se zemním plynem a s vodíkem a kterým se stanoví prahové hodnoty úspor emisí skleníkových plynů, jakož i metodiky pro jejich výpočet (pro hodnoty „od vrtu po palivovou nádrž lodi“).

- (52) Společnostem by měla být dána možnost vypočítat skutečné emisní faktory „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“, které se odchyľují od faktorů definovaných v příloze II, je-li tento výpočet stanoven v souladu s uznávanými mezinárodními normami relevantními pro danou oblast a je těmito normami podpořen. Tento výpočet emisních faktorů „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“ by měl být primárně omezen na laboratorní zkoušky nebo přímé měření emisí nespáleného paliva ze strojů pracujících na principech přeměny energií, včetně spalovacích motorů, palivových článků a souvisejících konvertorů, plynových turbín nebo kotlů. Jelikož skutečné emisní faktory CO₂ „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“ se vztahují spíše ke složení paliva než ke stroji pracujícím na principech přeměny energií, neměly by se lišit od výchozích hodnot uvedených v příloze II. Tyto emisní faktory „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“ by měly být přepočítány, zejména u syntetických paliv nebo biopaliv, pouze v případě, že je za tímto účelem vypracována relevantní mezinárodní norma. Nemělo by být množné odchyľit se od výchozích hodnot uvedených u emisních faktorů CO₂ fosilních paliv.

- (53) Ověřovací činnosti provádějí ověřovatelé . Za účelem zajištění nestrannosti a efektivity by ověřovateli měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008¹. Ověřovatelé by měli být vybaveni prostředky a zaměstnanci v rozsahu odpovídajícím velikosti flotily, pro kterou podle tohoto nařízení provádějí ověřovací činnosti. Ověření by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společnostmi a soulad s tímto nařízením.
- (54) Na základě údajů a informací monitorovaných a vykazovaných společnostmi by ověřovatelé měli vypočítat a stanovit roční průměrnou intenzitu emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi a bilanci souladu lodi s ohledem na stanovenou mezní hodnotu, včetně případného přebytku nebo deficitu, jakož i určit, zda loď dodržela povinnosti využívat dodávky elektřiny z pevniny. Ověřovatel by měl tyto informace oznámit dotčené společnosti. Pokud je ověřovatelem stejný subjekt jako ověřovatel pro účely nařízení (EU) 2015/757, lze toto oznámení provést společně se zprávou o ověření podle uvedeného nařízení.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (55) Komise by měla zřídit elektronickou databázi, která bude zaznamenávat provozní charakteristiky každé lodě pro účely souladu s tímto nařízením, a zajistit její fungování (dále jen „databáze FuelEU“). Databáze FuelEU by měla být využívána pro všechna nejdůležitější opatření nezbytná ke splnění povinností stanovených v tomto nařízení. Aby se usnadnilo vykazování a omezila administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a další uživatele, měla by databáze FuelEU vycházet ze stávajícího modulu THETIS-MRV nebo by měla být v největší možné míře vyvinuta jako jeho aktualizovaná verze. Databáze FuelEU by měla rovněž umožňovat opětovné použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.
- (56) Soulad s tímto nařízením bude záviset na prvcích, které by společnost nemusela být schopna ovlivnit, jako jsou problémy související s dostupností nebo kvalitou paliva. Společnosti by proto měly disponovat určitou flexibilitou, která jim v rámci bilance souladu umožní převést přebytek z jednoho roku do druhého nebo si předběžný přebytek v určitých mezích vypůjčit z následujícího roku. Na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží, které má velký význam pro místní kvalitu ovzduší v přístavních městech a pobřežních oblastech, by se podobná ustanovení o flexibilitě neměla vztahovat.

- (57) Aby se zabránilo technologickému ustrnutí a nadále se podporovalo zavádění nejúčinnějších řešení, mělo by být společností umožněno sdružovat výsledky různých lodí. Za tímto účelem by případné lepší výsledky jedné lodi mohly být využity ke kompenzaci nedostatečných výsledků jiných lodí za předpokladu, že celková bilance souladu je kladná. To vytváří možnost odměňovat nadprůměrné výsledky při dosahování souladu a stimuluje investice do pokročilejších technologií. Možnost sdružování bilancí souladu by měla zůstat dobrovolná a měla by podléhat souhlasu dotčených společností .
- (58) Dokument o souladu (dále jen „dokument o souladu FuelEU“) vydaný ověřovatelem či případně příslušnou společností státu vykonávajícího správu by lodě měly podle postupů stanovených tímto nařízením uchovávat jako důkaz o dodržování mezních hodnot intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi a o souladu s povinností využívat dodávky elektřiny z pevniny. Ověřovatelé nebo případně příslušný orgán státu vykonávajícího správu by měli v databázi FuelEU zaznamenat vydání dokumentu o souladu FuelEU.

- (59) Počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, by měli určit ověřovatelé na základě souboru jasných a objektivních kritérií s přihlédnutím ke všem relevantním informacím, včetně délky zastávky, množství a druhu spotřebované energie a uplatnění jakýchkoli výjimek pro každou zastávku v přístavu spadajícím do oblasti působnosti tohoto nařízení. Společnosti by tyto informace měly zpřístupnit ověřovatelům za účelem určení souladu s požadavky.
- (60) Aniž je dotčena možnost dosáhnout souladu prostřednictvím ustanovení o flexibilitě a sdružování, měly by lodě, které nesplňují mezní hodnoty roční průměrné intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě, podléhat sankci, která má odrazující účinek, je úměrná míře nesouladu a eliminuje jakoukoli ekonomickou výhodu plynoucí z nesouladu, a tím zachovává v tomto odvětví rovné podmínky (dále jen „sankce FuelEU“). Sankce FuelEU by měla být založena na množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, které měly lodě použít ke splnění požadavků tohoto nařízení, a na nákladech na ně.

- (61) Sankce FuelEU by měla být uložena i za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Tato sankce FuelEU by měla být úměrná nákladům na používání elektřiny na dostatečné úrovni, měla by odrazovat od využívání více znečišťujících zdrojů energie a měla by být vyjádřena pevně stanovenou částkou v EUR vynásobenou stanoveným celkovým potřebným elektrickým příkonem pro loď u nábřeží a celkovým počtem hodin, zaokrouhlených na nejbližší celou hodinu, strávených u nábřeží při neplnění požadavku na dodávky elektřiny z pevniny. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na poskytování dodávek elektřiny z pevniny v Unii by tato sazba měla vycházet z dvojnásobku průměrné ceny elektřiny v Unii pro spotřebitele mimo domácnosti, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic.
- (62) Výnosy získané z úhrad sankcí FuelEU a shromážděné státy vykonávajícími správu by měly být použity na podporu distribuce a využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví námořní dopravy a na pomoc provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí.

- (63) Zatímco dotčená společnost by měla zůstat odpovědná za plnění povinností v oblasti monitorování a vykazování podle tohoto nařízení i za úhradu sankcí FuelEU v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a s cílem podpořit zavádění čistších paliv, mělo by být možné pro subjekt odpovědný za nákup paliva nebo za přijímání provozních rozhodnutí, která mají vliv na intenzitu emisí skleníkových plynů z energie spotřebované lodí, stanovit vůči této společnosti v případě deficitní bilance souladu společnosti smluvní závazek proplatit nebo jiným způsobem nahradit náklady na sankce FuelEU vyplývající z provozu lodi. Společnost by měla mít možnost na smluvním základě požádat ověřovatele, aby vypočítal výši sankcí FuelEU odpovídajících provozu lodi jiným subjektem během vykazovaného období. V této souvislosti by se provozem lodi mělo rozumět určení přepravovaného nákladu, trasy a rychlosti lodi. Podobně, i když by společnost měla zůstat odpovědná za plnění povinností v oblasti monitorování a vykazování podle tohoto nařízení i za úhradu sankcí FuelEU, měli by mít společnosti a dodavatelé paliv možnost se smluvně dohodnout na vzájemných závazcích týkajících se výroby, dodávek a nákupu předem určených množství určitých paliv. Tyto smlouvy by mohly stanovit povinnost dodavatelů paliv nahradit společnosti uhrazené sankce v případech, kdy paliva nebyla společnosti dána k dispozici, jak bylo dohodnuto.

- (64) Prosazování povinností spojených s tímto nařízením by mělo být založeno na stávajících nástrojích, včetně těch, které byly zavedeny podle směrnic Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES¹ a 2009/21/ES². Kromě toho by členské státy měly stanovit pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení. Stanovené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující. Aby se zabránilo nepatřičnému nebo dvojímu postihu za stejná porušení předpisů, neměly by se tyto sankce překrývat se sankcemi FuelEU uplatňovanými v případech, že loď vykazuje deficitní bilanci souladu nebo vykonala zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Doklad potvrzující, že loď splňuje požadavky tohoto nařízení, by měl být doplněn na seznam osvědčení a dokumentů obsažený v příloze IV směrnice 2009/16/ES.
- (65) Aby se snížila administrativní zátěž společností, měl by za zajištění dohledu nad prosazováním tohoto nařízení za každou společnost odpovídat jen jeden členský stát. K určení státu vykonávajícího správu ve vztahu ke každé společnosti by měla být použita příslušná ustanovení směrnice 2003/87/ES. Stát vykonávající správu by měl mít možnost provádět dodatečné kontroly souladu konkrétní lodi s tímto nařízením za dvě předchozí vykazovaná období a měl by rovněž zajistit, aby byly sankce FuelEU uhrazeny včas.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132).

- (66) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, výpočet výše sankcí FuelEU a odmítnutí vydat dokument o souladu FuelEU, měly by tyto společnosti mít právo požádat o přezkoumání takových opatření příslušný orgán členského státu, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na právo na účinné prostředky nápravy před soudem zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány podle tohoto nařízení měla podléhat přezkumu vedenému soudem členského státu tohoto příslušného orgánu v souladu s jeho vnitrostátním právem .

- (67) Za účelem zachování rovných podmínek prostřednictvím účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu seznamu emisních faktorů „od vrtu k brázdě za lodí“, informace o dílčím cíli pro RFNBO, změnu stávající tabulky stanovené v příloze III doplněním dalších technologií s nulovými emisemi, stanovení dalších metod a kritérií akreditace ověřovatelů, úpravu faktoru sankce FuelEU na základě vývoje nákladů na energii a změnu číselného faktoru částky sankce FuelEU na základě indexace průměrných nákladů na elektřinu v Unii. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (68) Za účelem zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹. Komise by měla prostřednictvím prováděcích aktů zohlednit možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757 při stanovování seznamu sousedních kontejnerových překládkových přístavů vyloučených z definice přístavů určení, kritérií pro posouzení výrobní kapacity a dostupnosti RFNBO v odvětví námořní dopravy a metody výpočtu faktoru cenového rozdílu mezi RFNBO a fosilními palivy, upřesnění pravidel pro případné uplatňování dílčího cíle pro RFNBO, podrobných kritérií pro přijetí technologií a způsobu jejich provozu, aby byly považovány za technologie s nulovými emisemi, informací, které mají lodě poskytovat, pokud mají v přístavech v úmyslu připojit se k dodávkám elektřiny z pevniny nebo používat technologie s nulovými emisemi, a postupu pro poskytování těchto informací, šablon standardizovaných plánů monitorování, včetně technických pravidel pro jejich jednotné používání, seznamu mezinárodních norem a odkazů na certifikaci k prokázání skutečných emisních faktorů „od palivové nádrže po brázu za lodí“, dalšího upřesnění pravidel pro ověřovací činnosti podle tohoto nařízení, pravidel pro přístupová práva k databázi FuelEU a funkčních a technických specifikací této databáze a vzorů dokumentu o souladu FuelEU.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (69) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru odvětví námořní dopravy je upřednostňován globální přístup k omezování intenzity emisí skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by mohl být z důvodu širší působnosti považován za výrazně účinnější. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci IMO by Komise měla sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy, a tak pokračovat ve snaze Unie o prosazení ambiciózních cílů v oblasti dekarbonizace námořní dopravy na mezinárodní úrovni. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem uvést je do souladu s mezinárodními pravidly, bude-li to vhodné.
- (70) Komise by měla zajistit provádění a dostupnost nástrojů pro spolupráci a výměnu osvědčených postupů pro odvětví námořní dopravy, jak je definováno v pracovním dokumentu útvarů Komise nazvaném „Pokyny ke zlepšování právní úpravy“.

- (71) Vzhledem k tomu, že toto nařízení povede k nákladům na dodatečné úpravy a administrativním nákladům, měla by být celková regulační zátěž pro odvětví námořní dopravy pečlivě přezkoumávána. Komise by měla za tímto účelem předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o hodnocení fungování tohoto nařízení. Komise by měla v této zprávě posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry ovlivnilo konkurenceschopnost odvětví. Tato zpráva by měla rovněž zahrnovat interakci tohoto nařízení s dalšími relevantními právními akty Unie, včetně možných kroků a opatření, které byly nebo by mohly být přijaty za účelem snížení celkového tlaku na odvětví námořní dopravy z hlediska nákladů.

- (72) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie loděmi připlouvajícími do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu v rámci Unie, zdržujícími se v nich nebo z nich odplouvajícími, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, aniž by riskovaly zavedení překážek na vnitřním trhu a narušení hospodářské soutěže mezi přístavy a mezi provozovateli námořní dopravy, ale spíše jej, z důvodu jeho rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo zavedením jednotných pravidel na úrovni Unie, která vytvářejí ekonomické pobídky pro provozovatele námořní dopravy, aby nadále nerušeně pokračovali ve své činnosti a zároveň plnili povinnosti týkající se využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv , může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a cíl

Toto nařízení stanoví jednotná pravidla pro:

- a) mezní hodnotu intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi připlouvající do přístavů v jurisdikci členského státu, zdržující se v nich nebo z nich odplouvající a
- b) povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu.

Jeho cílem je tímto zvýšit důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie v námořní dopravě v celé Unii v souladu s cílem dosáhnout klimatické neutrality v celé Unii nejpozději do roku 2050 a současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy, vytvořit regulační jistotu pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a udržitelných technologií a zabránit narušení vnitřního trhu.

Článek 2
Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechny lodě o hrubé prostornosti větší než 5 000 GT, které slouží k přepravě cestujících nebo nákladu pro obchodní účely, bez ohledu na jejich vlajku, pokud jde o:
 - a) energii spotřebovanou během pobytu v přístavu určení spadajícího do jurisdikce členského státu;
 - b) veškerou energii spotřebovanou při plavbách z přístavu určení spadajícího do jurisdikce některého z členských států do přístavu určení spadajícího do jurisdikce některého z členských států;
 - c) bez ohledu na písmeno b), polovinu energie spotřebované při plavbách do nebo z přístavu určení nacházejícího se v nejvzdálenějším regionu spadajícím do jurisdikce členského státu a
 - d) polovinu energie spotřebované při plavbách do nebo z přístavu určení spadajícího do jurisdikce členského státu, pokud předcházející nebo příští přístav určení spadá do jurisdikce třetí země.
2. Do 31. prosince 2025 přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví seznam sousedních přístavů pro překládku kontejnerů. Komise následně tento seznam do 31. prosince každé dva roky aktualizuje.

V prováděcích aktech uvedených v prvním pododstavci se přístav uvede jako sousední přístav pro překládku kontejnerů, pokud podíl překládek kontejnerů měřený v jednotkách TEU (ekvivalentu dvacetistopého přepravního kontejneru) přesahuje 65 % celkové kontejnerové dopravy v daném přístavu během posledního dvanáctiměsíčního období, pro které jsou k dispozici příslušné údaje, a pokud se tento přístav nachází mimo Unii, avšak ve vzdálenosti menší než 300 námořních mil od přístavu spadajícího do jurisdikce některého z členských států.

Pro účely uvedených prováděcích aktů se kontejnery považují za přeložené, pokud jsou vyloženy z lodi do přístavu pouze za účelem jejich naložení na jinou loď.

Seznam sousedních přístavů pro překládku kontejnerů vypracovaný Komisí nezahrnuje přístavy nacházející se ve třetí zemi, u nichž uvedená třetí země účinně uplatňuje opatření, která mají rovnocenný účinek jako toto nařízení.

Prováděcí akty uvedené v prvním pododstavci se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

3. Členské státy mohou vyjmout konkrétní trasy a přístavy z uplatňování odst. 1 písm. a) a b), pokud jde o energii spotřebovanou při plavbách osobních lodí, které nejsou výletními osobními loděmi, mezi přístavem určení spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem určení spadajícím do jurisdikce téhož členského státu, který se nachází na ostrově s méně než 200 000 trvalými obyvateli, a pokud jde o energii spotřebovanou během jejich pobytu v přístavu určení tohoto ostrova. Platnost žádné z těchto výjimek nesmí přesahovat 31. prosinec 2029. Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi. Komise je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie.
4. Členské státy mohou vyjmout konkrétní trasy a přístavy z uplatňování odst. 1 písm. a) a c), pokud jde o energii spotřebovanou loděmi při plavbách mezi přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a jiným přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a pokud jde o energii spotřebovanou během jejich pobytu v přístavech určení těchto nejvzdálenějších regionů. Platnost žádné z těchto výjimek nesmí přesahovat 31. prosinec 2029. Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi. Komise je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie.

5. Členské státy, které nesdílejí pozemní hranici se žádným jiným členským státem, mohou vyjmout z uplatňování odstavce 1 osobní lodě provozující plavby v rámci závazků veřejné služby nebo smluv o veřejných službách z těchto členských států do přístavů určených jiného členského státu. Platnost žádné z těchto výjimek nesmí přesahovat 31. prosinec 2029. Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi. Komise je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie.
6. Členské státy mohou vyjmout z uplatňování odstavce 1 osobní lodě poskytující služby námořní dopravy ve smyslu nařízení (EHS) č. 3577/92 v rámci závazků veřejné služby nebo smluv o veřejných službách, které byly v provozu před ... [den vstupu tohoto nařízení v platnost], pokud jde o konkrétní trasy mezi jejich pevninskými přístavy určenými a přístavy určenými spadajícími do jejich jurisdikce, které se nacházejí na ostrově nebo ve městech Ceuta a Melilla. Platnost žádné z těchto výjimek nesmí přesahovat 31. prosinec 2029. Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi. Komise je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie. Pro účely uplatňování tohoto odstavce se města Ceuta a Melilla považují za přístavy určené nacházející se na ostrově.

7. Toto nařízení se nevztahuje na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu nebo lodě vlastněné či provozované státem, jež jsou používány pouze k nekomerčním účelům.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „emisemi skleníkových plynů“ uvolňování oxidu uhličitého (CO₂), metanu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do atmosféry;
- 2) „biopalivy“ biopaliva ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001;
- 3) „bioplynem“ bioplyn ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 28 směrnice (EU) 2018/2001;
- 4) „recyklovanými palivy s obsahem uhlíku“ recyklovaná paliva s obsahem uhlíku ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 35 směrnice (EU) 2018/2001;
- 5) „palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu“ (RFNBO) paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001;

- 6) „potravinářskými a krmnými plodinami“ potravinářské a krmné plodiny ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40 směrnice (EU) 2018/2001;
- 7) „technologií s nulovými emisemi“ technologie , která při svém používání k poskytování energie nevede k tomu, že lodě uvolňují do atmosféry tyto skleníkové plyny a látky znečišťující ovzduší: oxid uhličitý (CO₂), metan (CH₄), oxid dusný (N₂O), oxidy síry (SO_x), oxidy dusíku (NO_x) a tuhé znečišťující látky;
- 8) „náhradními zdroji energie“ obnovitelná energie vyrobená na palubě nebo elektřina dodaná z pevniny;
- 9) „pohonem s podporou větru“ částečný nebo úplný pohon lodě větrnou energií využívající pohonné systémy s podporou větru, jako jsou mimo jiné rotorové plachty, tažné draky („kites“), tvrdé či pevné plachty, měkké plachty, sací křídla nebo turbíny;
- 10) „přístavem určení“ přístav, v němž loď zastaví za účelem nakládky nebo vykládky nákladu nebo nalodění nebo vyloďení cestujících, s výjimkou zastávek pouze za účelem doplnění paliva, získání zásob, vystřídání posádky, přemístění do suchého doku nebo provedení oprav lodi nebo jejího vybavení nebo obojího, zastávek v přístavu v případě nouze nebo potřeby pomoci, překládek z lodi na loď prováděných mimo přístav, zastávek výhradně za účelem získání úkrytu před nepříznivým počasím nebo nezbytných pro pátrací a záchranné činnosti a zastávek kontejnerových lodí v sousedním přístavu pro překládku kontejnerů uvedeném v prováděcím aktu přijatém podle čl. 2 odst. 2;
- 11) „plavbou“ plavba ve smyslu čl. 3 písm. c) nařízení (EU) 2015/757;

- 12) „nejvzdálenějším regionem“ území uvedené v článku 349 Smlouvy o fungování EU;
- 13) „společností“ vlastník lodi nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodi odpovědnost za její provoz a který se při převzetí této odpovědnosti zavázal, že převezme veškeré povinnosti a odpovědnosti uložené Mezinárodním předpisem pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění;
- 14) „hrubou prostorností“ (GT) hrubá prostornost ve smyslu čl. 3 písm. e) nařízení (EU) 2015/757;
- 15) „lodí u nábřeží“ loď vyvážaná u nábřeží ve smyslu čl. 3 písm. n) nařízení (EU) 2015/757;
- 16) „lodí v kotvišti“ se rozumí loď u nábřeží, která není vyvážána u hrany nábřeží;
- 17) „energií spotřebovanou na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží;
- 18) přístupem „od vrtu k brázdě za lodí“ metoda pro výpočet emisí, která zohledňuje dopady skleníkových plynů z výroby, přepravy a distribuce energie a spotřeby energie na palubě, a to i během spalování;

- 19) „intenzitou emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě“ množství emisí skleníkových plynů vyjádřené v gramech ekvivalentu CO₂ stanovené na základě přístupu „od vrtu k brázdě za lodí“ na MJ energie spotřebované na palubě;
- 20) „emisním faktorem“ průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu úplné oxidace pro spalování a kompletní přeměny pro všechny ostatní chemické reakce;
- 21) „ledovou třídou“ označení přidělené lodi příslušnými vnitrostátními orgány státu vlajky nebo organizací uznávanou tímto státem prokazující, že loď je zkonstruována k námořní plavbě v podmínkách s výskytem ledu;
- 22) „okrajem ledu“ hranice mezi otevřeným mořem a mořským ledem jakéhokoli druhu, ať už pevným nebo volně plujícím, jak je stanoveno v bodě 4.4.8 nomenklatury Světové meteorologické organizace pro mořský led z března 2014;
- 23) „plavbou v ledu“ plavba lodi ledové třídy v mořské oblasti ohraničené okrajem ledu;
- 24) „dodávkami elektřiny z pevniny“ systém dodávající elektřinu lodím u nábreží, nízkého nebo vysokého napětí, střídavého nebo stejnosměrného proudu, včetně zařízení na lodi a v přístavu, při přímém napájení hlavního lodního distribučního rozvaděče pro příkon nutný pro hotelový provoz a služby nebo pro nabíjení sekundárních baterií;

- 25) „potřebným elektrickým příkonem pro loď u nabřeží“ elektrický příkon nutný k chodu všech elektrických zařízení na lodi u nabřeží;
- 26) „stanoveným celkovým potřebným elektrickým příkonem pro loď vyvázanou u nabřeží“ nejvyšší potřebný elektrický příkon pro loď vyvázanou u nabřeží, vyjádřený v kilowattech, včetně příkonu nutného pro hotelový provoz a překládací operace;
- 27) „ověřovatelem“ právní subjekt, který provádí ověřování a je akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008 a tohoto nařízení;
- 28) „dokumentem o souladu FuelEU“ doklad pro konkrétní loď vydaný společností ověřovatelem, kterým se potvrzuje, že tato loď splňovala požadavky tohoto nařízení po konkrétní vykazované období;
- 29) „osobní lodí“ osobní loď ve smyslu čl. 2 bodu i) směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/802¹;
- 30) „výletní osobní lodí“ osobní loď, která nemá nákladní palubu a je určena výhradně pro obchodní přepravu cestujících s noclehem na palubě lodi v rámci výletní plavby po moři;
- 31) „kontejnerovou lodí“ loď určená výhradně pro přepravu kontejnerů v nákladových prostorech a na palubě;

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/802 ze dne 11. května 2016 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech (Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58).

- 32) „zastávkou v přístavu, která není v souladu s požadavky“ zastávka v přístavu , během které loď nesplňuje požadavek stanovený v čl. 6 odst. 1 a na niž se nevztahuje žádná z výjimek stanovených v čl. 6 odst. 5;
- 33) „nejméně příznivým provozním módem“ provozní mód, při kterém se spotřebuje nejvíce uhlíku při použití jakéhokoli daného paliva;
- 34) „ekvivalentem CO₂“ metrická míra používaná k výpočtu emisí CO₂, CH₄ a N₂O na základě jejich potenciálu globálního oteplování převedením množství CH₄ a N₂O na ekvivalentní množství oxidu uhličitého se stejným potenciálem globálního oteplování;
- 35) „bilanci souladu“ míra nadměrného nebo nedostatečného dosažení souladu, pokud jde o mezní hodnoty roční průměrné intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi nebo dílčí cíl obnovitelných paliv nebiologického původu (RFNBO), která se vypočítá v souladu s částí A přílohy IV;
- 36) „přebytkovou bilanci souladu“ bilance souladu s kladnou hodnotou;
- 37) „deficitní bilanci souladu“ bilance souladu se zápornou hodnotou;
- 38) „celkovou sdruženou bilanci souladu“ součet bilancí souladu všech lodí podílejících se na sdružení bilancí;

- 39) „řídícím orgánem přístavu“ řídící orgán přístavu ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení (EU) 2017/352;
- 40) „státem vykonávajícím správu“ členský stát určený za použití v čl. 3gf odst. 1 směrnice 2003/87/ES ve vztahu ke společnosti ve smyslu tohoto nařízení, aniž je dotčena volba příslušných odpovědných orgánů v daném členském státě;
- 41) „vykazovaným obdobím“ období od 1. ledna do 31. prosince roku, během něhož jsou monitorovány a zaznamenávány informace uvedené v tomto nařízení, přičemž údaje o plavbách, které začínají a končí ve dvou různých kalendářních letech, se započítávají do dotyčného kalendářního roku;
- 42) „ověřovacím obdobím“ kalendářní rok bezprostředně následující po vykazovaném období.

KAPITOLA II

POŽADAVKY NA ENERGII SPOTŘEBOVANOU NA PALUBĚ LODÍ

Článek 4

Mezní hodnota intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi

1. Roční průměrná intenzita emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi během vykazovaného období nesmí překročit mezní hodnotu stanovenou v odstavci 2.
2. Mezní hodnota uvedená v odstavci 1 se vypočítá snížením referenční hodnoty 91,16 gramů ekvivalentu CO₂ na MJ o následující procento:
 - 2 % od 1. ledna 2025,
 - 6 % od 1. ledna 2030,
 - 14,5 % od 1. ledna 2035,
 - 31 % od 1. ledna 2040,
 - 62 % od 1. ledna 2045,
 - 80 % od 1. ledna 2050.

3. Intenzita emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi se vypočítá jako množství emisí skleníkových plynů na jednotku energie podle metodiky stanovené v příloze I.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 28 za účelem změny přílohy II s cílem zahrnout emisní faktory „od vrtu k brázdě za lodí“ související s jakýmkoli novými zdroji energie nebo upravit stávající emisní faktory tak, aby byl zajištěn soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními akty Unie v oblasti energetiky podle nejlepších dostupných vědeckých a technických poznatků.

Článek 5

Používání paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu

1. Pro výpočet intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi lze od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2033 použít multiplikátor „2“ k odměňování lodí za použití paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (RFNBO). Metodika pro tento výpočet je stanovena v příloze I.
2. Komise na základě údajů zaznamenaných v databázi FuelEU uvedené v článku 19 a nejpozději 18 měsíců po skončení každého vykazovaného období monitoruje, vypočítává a každoročně zveřejňuje podíl RFNBO na roční energii spotřebované na palubě lodí spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení.

3. Pokud je podíl RFNBO uvedený v odstavci 2 pro vykazované období 2031 nižší než 1 %, použije se od 1. ledna 2034 pro tato paliva dílčí cíl ve výši 2 % v roční energii spotřebované na palubě lodi, s výhradou odstavce 5.
4. Odstavec 3 se nepoužije, pokud výsledky monitorování uvedené v odstavci 2, které jsou k dispozici před 1. lednem 2033, prokáží, že podíl uvedený v odstavci 2 je vyšší než 2 %.
5. Pokud na základě monitorovacích činností uvedených v odstavci 2 a v návaznosti na posouzení Komise existují důkazy o nedostatečné výrobní kapacitě a dostupnosti RFNBO pro námořní odvětví, o nerovnoměrném zeměpisném rozložení nebo o příliš vysoké ceně těchto paliv, dílčí cíl stanovený v odstavci 3 se nepoužije.
6. Komise přijme prováděcí akty, jimiž upřesní kritéria pro posouzení stanovená v odstavci 5 a metodu výpočtu faktoru cenového rozdílu mezi RFNBO a fosilními palivy použitými v poli 14 tabulky v části B přílohy IV. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.
7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 28 akty v přenesené pravomoci, kterými:
 - a) se odstavec 5 tohoto článku doplňuje o dodatečné prvky;
 - b) informuje o tom, že dílčí cíl uvedený v odstavci 3 tohoto článku se nepoužije, což vyplývá z monitorování uvedeného v odstavci 2 tohoto článku nebo z posouzení uvedeného v odstavci 5 tohoto článku.

8. Pokud se dílčí cíl uvedený v odstavci 3 tohoto článku použije, přijme Komise do 31. prosince 2033 prováděcí akty, jimiž dále upřesní pravidla pro uplatňování odstavce 3 tohoto článku, pokud jde o:
- a) ověřování a výpočet podle článku 16;
 - b) použitelné mechanismy flexibility stanovené v člancích 20 a 21;
 - c) použitelné sankce FuelEU podle článku 23 a přílohy IV.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

9. Dílčí cíl uvedený v odstavci 3 tohoto článku se v příslušných případech nepoužije na loď, která prokáže, že stejný podíl roční energie spotřebované na palubě je pokryt jinými palivy, která zajišťují rovnocenné úspory emisí skleníkových plynů a jsou certifikována podle článku 10 tohoto nařízení, s výjimkou biopaliv uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001.
10. Tento článek se nepoužije na podíl roční energie spotřebované na palubě lodí z dodávek elektřiny z pevniny.

Článek 6

Dodatečné požadavky na nulové emise z energie použité u nábřeží

1. Od 1. ledna 2030 se loď vyvážaná u hrany nábřeží v přístavu určení, na který se vztahuje článek 9 nařízení (EU) 2023/...⁺ a který spadá do jurisdikce členského státu, musí připojit k dodávkám elektřiny z pevniny a využije je pro veškerý svůj potřebný elektrický příkon u nábřeží.
2. Od 1. ledna 2035 se loď vyvážaná u hrany nábřeží vybaveném dostupnými dodávkami elektřiny z pevniny v přístavu určení, na který se nevztahuje článek 9 nařízení (EU) 2023/...⁺ a který spadá do jurisdikce členského státu, musí připojit k těmto dodávkám elektřiny z pevniny a využije je pro veškerý svůj potřebný elektrický příkon u nábřeží.
3. Od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2034 a po konzultaci s relevantními zúčastněnými stranami, včetně řídicího orgánu přístavu, je-li to vhodné, může členský stát rozhodnout, že loď vyvážaná u hrany nábřeží v přístavu určení, který spadá do jeho jurisdikce a na který se nevztahuje článek 9 nařízení (EU) 2023/...⁺, nebo v některých částech tohoto přístavu se musí připojit k dodávkám elektřiny z pevniny a využít je pro veškerý svůj potřebný elektrický příkon u nábřeží. Členský stát oznámí své rozhodnutí o uložení takového požadavku Komisi rok před jeho uplatňováním. Dané rozhodnutí musí nabýt účinnosti od začátku některého vykazovaného období. Komise tuto informaci zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie a zpřístupní veřejnosti aktualizovaný seznam dotčených přístavů. Tento seznam musí být snadno přístupný.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení uvedené v dokumentu PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

4. Odstavce 1, 2 a 3 se vztahují na:
- a) kontejnerové lodě;
 - b) osobní lodě.
5. Odstavce 1, 2 a 3 se nevztahují na lodě, které:
- a) jsou vyvázány u hrany nábreží méně než dvě hodiny, počítáno na základě doby příplutí a doby odplutí monitorovaných a vykazovaných podle článku 15;
 - b) když jsou vyvázány u hrany nábreží, používají pro veškerý svůj potřebný elektrický příkon u nábreží technologie s nulovými emisemi, které splňují obecné požadavky na tyto technologie stanovené v příloze III a které jsou uvedeny a upřesněny v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých v souladu s odstavci 6 a 7 tohoto článku;
 - c) v důsledku nepředvídaných okolností, které loď nemůže ovlivnit, musí z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři, kromě těch, které již byly vyloučeny podle čl. 3 bodu 10, provést neplánovanou a nesystémovou zastávku v přístavu;
 - d) se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupnosti míst připojení k těmto dodávkám v přístavu;
 - e) se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, neboť je výjimečně ohrožena stabilita elektrické sítě z důvodu nedostatečné kapacity výroby elektřiny na pevnině nutné k uspokojení potřebného elektrického příkonu pro tuto loď u nábreží;

- f) se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, protože pobřežní zařízení v přístavu není kompatibilní s palubním zařízením pro napájení z pevniny, za předpokladu, že zařízení pro připojení k dodávkám elektřiny z pevniny na palubě lodi je certifikováno v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v příloze II nařízení (EU) 2023/...⁺ pro systémy břehových přípojek námořních lodí;
 - g) po omezenou dobu vyžadují použití palubní výroby energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi či životního prostředí nebo z jiných důvodů vyšší moci;
 - h) vyžadují použití palubní výroby energie pro zkoušky údržby nebo pro funkční zkoušky prováděné na žádost úředníka příslušného orgánu nebo zástupce uznané organizace provádějících prohlídku nebo inspekci, zatímco zůstávají připojeny k dodávkám elektřiny z pevniny po dobu omezenou na nezbytně nutnou,.
6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat a pravidelně aktualizovat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 28, kterými se mění nevyčerpávající tabulka obsažená v příloze III doplněním dalších technologií s nulovými emisemi ve smyslu čl. 3 odst. 7.
7. Komise může přijmout prováděcí akty za účelem stanovení podrobných kritérií pro přijetí, včetně vymezení hranic systému a požadavků na certifikaci, u nichž se má za to, že splňují obecné požadavky na technologie s nulovými emisemi stanovené v příloze III, včetně jejích budoucích aktualizací.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

Pro seznam stávajících technologií uvedený v příloze III se tyto prováděcí akty v relevantních případech přijmou do 30. června 2024. Pro jakékoli nové technologie se tyto prováděcí akty přijmou, jakmile budou k dispozici jiné technologie uvedené v příloze III, a to bez zbytečného odkladu.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

8. Lodě předem informují příslušný orgán členského státu přístavu určení nebo jakýkoli řádně oprávněný subjekt před vplutím do přístavů o svém záměru připojit se k dodávkám elektřiny z pevniny nebo o svém záměru používat technologie s nulovými emisemi podle odst. 5 písm. b). Lodě, které se hodlají připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, rovněž uvedou elektrický příkon, které budou pravděpodobně během této zastávky v přístavu potřebovat.

Po obdržení informací od lodi o připojení k dodávkám elektřiny z pevniny, uvedených v prvním pododstavci, příslušný orgán členského státu přístavu určení nebo jakýkoli řádně oprávněný subjekt lodi potvrdí, zda je připojení k dodávkám elektřiny z pevniny k dispozici.

Komise přijme prováděcí akty upřesňující informace, které mají být poskytnuty v souladu s prvním a druhým pododstavcem, jakož i postup pro jejich poskytování. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

9. Příslušný orgán členského státu přístavu určení nebo jakýkoli řádně oprávněný subjekt, v relevantních případech po konzultaci s řídicím orgánem přístavu, neprodleně určí a zaznamená do databáze FuelEU tyto informace:
- a) uplatnění výjimky stanovené v odstavci 5;
 - b) skutečnost, že loď nesplňuje požadavky stanovené v odstavcích 1, 2 a 3, pokud se neuplatní žádná z výjimek stanovených v odstavci 5.
10. Od 1. ledna 2035 bude v přístavech, na které se vztahují požadavky článku 9 nařízení (EU) 2023/...⁺, možné uplatňovat výjimky stanovené v odst. 5 písm. d), e) a f) pouze na maximální počet zastávek v přístavu, který odpovídá 10 % celkového počtu zastávek lodi v přístavu, k nimž došlo během vykazovaného období, přičemž tento počet se případně zaokrouhlí na nejbližší celé číslo, nebo maximálně 10 zastávkám v přístavu během příslušného vykazovaného období, podle toho, která hodnota je nižší.

Zastávka v přístavu se nezapočítá pro účely dodržování tohoto ustanovení, pokud společnost na základě výměny informací uvedených v odstavci 8 prokáže, že nemohla rozumně předpokládat, že se loď nebude moci připojit k dodávkám elektřiny z pevniny z jakéhokoli důvodu uvedeného v odst. 5 písm. d), e) nebo f).

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

11. Členský stát může rozhodnout, že v přístavu nebo v některých částech přístavu, který spadá do jeho jurisdikce, se na kontejnerové lodě nebo osobní lodě v kotvištích vztahují stejné povinnosti uvedené v tomto nařízení, které platí pro lodě vyvážané u hrany nábreží. Členský stát oznámí své rozhodnutí o uložení takového požadavku Komisi rok před jeho uplatňováním. Dané rozhodnutí musí nabýt účinnosti od začátku některého vykazovaného období. Komise tuto informaci zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie a zpřístupní veřejnosti aktualizovaný seznam dotčených přístavů. Tento seznam musí být snadno přístupný.

KAPITOLA III

SPOLEČNÉ ZÁSADY A CERTIFIKACE

Článek 7

Společné zásady monitorování a vykazování

1. V souladu s články 8, 9 a 10 společnosti během vykazovaného období u každé své lodě monitorují a vykazují relevantní údaje. Toto monitorování a vykazování provádějí ve všech přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu a u veškerých plaveb uvedených v čl. 2 odst. 1.

2. Monitorování a vykazování musí být úplné a musí zahrnovat energii spotřebovanou na palubě lodí kdykoli v době, kdy jsou lodě na moři či u nábřeží. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby zabránily mezerám v údajích během vykazovaného období.
3. Monitorování a vykazování musí být dlouhodobě konzistentní a srovnatelné. Za tímto účelem využívají společnosti stejné metodiky monitorování a soubory údajů, s výhradou změn posouzených ověřovatelem. Společnosti zajistí přiměřenou záruku úplnosti údajů, které mají být monitorovány a vykazovány.
4. Společnosti získávají, analyzují a po dobu nejméně pěti let uchovávají veškeré údaje a dokumentaci z monitorování, včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů, dodacích listů paliva vyplněných v souladu s přílohou I a údajů o činnosti, jakož i jakékoli jiné informace potřebné k ověření souladu s tímto nařízením, a to transparentním a přesným způsobem, v tištěné nebo elektronické podobě, aby ověřovatel mohl určit intenzitu emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí.
5. Při provádění činností monitorování a vykazování stanovených v člancích 8, 9, 10 a 15 tohoto nařízení se ve vhodných případech použijí informace a údaje shromážděné pro účely nařízení (EU) 2015/757.

Článek 8
Plán monitorování

1. Do 31. srpna 2024 předloží společnosti ověřovatelům plán monitorování pro každou ze svých lodí s uvedením metody, zvolené z metod stanovených v příloze I, k monitorování a vykazování množství, druhu a emisního faktoru energie spotřebované na palubě lodí a dalších relevantních informací.
2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 31. srpnu 2024, společnosti předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce každé loď v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu.
3. Plán monitorování sestává z úplné a transparentní dokumentace a musí obsahovat alespoň tyto prvky:
 - a) identifikaci a typ loď včetně názvu loď, jejího identifikačního čísla IMO (Mezinárodní námořní organizace), rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu a jména vlastníka lodí;
 - b) název společnosti a adresu, telefonní číslo a e-mailovou adresu kontaktní osoby;

- c) popis systémů přeměňujících jedné formy energie na jinou instalovaných na palubě a související výkonovou kapacitu vyjádřenou v megawattech (MW);
- d) u lodí uvedených v čl. 6 odst. 4 písm. b) popis norem a vlastností zařízení umožňujícího připojení k dodávkám elektřiny z pevniny nebo technologie s nulovými emisemi;
- e) hodnota stanoveného celkového potřebného elektrického příkonu pro loď u nábřeží, jak je uveden v její bilanci elektrické spotřeby nebo ve studii elektrické spotřeby použité k prokázání souladu s pravidly 40 a 41 kapitoly II-1 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), jak byly schváleny správou vlajky nebo uznaným subjektem definovaným v předpisu IMO pro uznané subjekty přijatém rezolucemi MEPC.237(65) a MSC.349(92). Pokud loď není schopna tento údaj poskytnout, je uvažována hodnota 25 % celkových maximálních trvalých výkonů hlavních motorů lodě uvedených v osvědčení EIAPP vydaném v rámci uplatňování Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), nebo pokud tyto motory nemusí mít osvědčení EIAPP, na štítku motorů;
- f) popis zamýšlených zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v člancích 4 a 6;

- g) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva lodě a energie dodávané náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi ;
- h) popis postupů pro monitorování a vykazování emisních faktorů energie „od vrtu po palivovou nádrž lodi“ a „od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí“, které mají být použity na palubě, v souladu s metodami uvedenými v článku 10 a přílohách I a II;
- i) popis postupů použitých k monitorování úplnosti seznamu plaveb;
- j) popis postupů použitých pro určení údajů o činnosti pro každou plavbu, včetně postupů, odpovědností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby strávené na moři při plavbě mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí a času stráveného u nábřeží;
- k) popis postupů, systémů a odpovědnosti, na jejichž základě byly aktualizovány jakékoli údaje obsažené v plánu monitorování v průběhu vykazovaného období;
- l) popis metody, jež má být použita k určení náhradních údajů, které mohou být využity k vyplnění mezer v údajích nebo ke zjištění chybných údajů a jejich opravu;
- m) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti o provedených revizích;

- n) pokud společnost požádá o vyloučení dodatečné energie spotřebované z důvodu ledové třídy lodě z výpočtu bilance souladu stanovené v příloze IV, informace o ledové třídě lodě;
 - o) pokud společnost požádá o vyloučení dodatečné energie spotřebované z důvodu plavby v ledu z výpočtu bilance souladu stanovené v příloze IV, informace o ledové třídě lodi a popis ověřitelného postupu monitorování realizované vzdálenosti za celou plavbu, jakož i vzdálenosti ujeté při plavbě v ledu, datum, čas a polohu při vplutí do ledu a vyplutí z ledu a spotřebu paliva při plavbě v ledu;
 - p) pro loď vybavenou pohonem s pomocí větru popis instalovaného zařízení na větrný pohon na palubě a hodnoty P_{Wind} a P_{Prop} , jak jsou vymezeny v příloze I.
4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející ze šablon. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví tyto šablony, včetně technických pravidel pro jejich jednotné používání. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

Článek 9
Změny plánu monitorování

1. Společnosti pravidelně a nejméně jednou ročně kontrolují, zda plán monitorování lodě odráží povahu a fungování lodě a zda lze kterékoli z údajů, které obsahuje, zlepšit, opravit nebo aktualizovat.
2. Společnost plán monitorování bez zbytečného prodlení změní, nastane-li některá z těchto situací:
 - a) změna společnosti;
 - b) začínají se používat nové systémy přeměňující jednu formu energie na jinou, nové druhy energie, nové systémy pro připojení k dodávkám elektřiny z pevniny, nové náhradní zdroje energie nebo nové technologie s nulovými emisemi;
 - c) změna dostupnosti údajů z důvodu používání nových typů měřicího zařízení, metod odběru vzorků nebo metod analýzy či z jiných důvodů může ovlivnit přesnost shromažďovaných údajů;
 - d) společnost, ověřovatelé nebo příslušné orgány zjistily, že údaje získané na základě používané metody monitorování nejsou správné;

- e) ověřovatelé zjistili, že některá z částí plánu monitorování nesplňuje požadavky tohoto nařízení, a ověřovatel požaduje, aby ji společnost přepracovala v souladu s čl. 11 odst. 1;
 - f) společnosti, ověřovatelé nebo příslušné orgány zjistily, že metody, jak předcházet chybám v údajích a identifikovat je, nestačí k zajištění přesnosti, úplnosti a transparentnosti údajů.
3. Společnosti bez zbytečného prodlení oznámí veškeré návrhy změn plánu monitorování ověřovatelům.

Článek 10

Certifikace paliv a emisních faktorů

1. Pokud mají být pro účely uvedené v čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení zohledněna biopaliva, bioplyn, RFNBO a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, jak jsou definována ve směrnici (EU) 2018/2001, platí následující pravidla:
- a) u biopaliv a bioplynu, jež nejsou v souladu s kritérii udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovenými v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001 nebo jež jsou vyráběny z potravinářských a krmných plodin, se má za to, že mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý provozní mód fosilních paliv pro daný druh paliva;

- b) má se za to, že RFNBO a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, která nejsou v souladu s úsporami emisí skleníkových plynů stanovenými v čl. 25 odst. 2 směrnice (EU) 2018/2001, mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý provozní mód fosilního paliva pro daný druh paliva.
2. Má se za to, že paliva jiná než uvedená v odstavci 1 mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý provozní mód fosilního paliva pro daný druh paliva, pokud nebyla certifikována v souladu s právními akty Unie týkajícími se vnitřního trhu s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem, kterými se stanoví prahová hodnota úspor emisí skleníkových plynů a související metodika pro výpočet emisí skleníkových plynů z výroby těchto paliv.
3. Na základě dodacích listů paliva vyplněných v souladu s přílohou I tohoto nařízení poskytnou společnosti přesné, úplné a spolehlivé údaje o intenzitě emisí skleníkových plynů a charakteristikách udržitelnosti paliv, které mají být zohledněny pro účely uvedené v čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení a které byly certifikovány v systému uznaném Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001 nebo v relevantních případech podle příslušných ustanovení právních aktů Unie týkajících se vnitřního trhu s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem.

4. Společnosti se neodchýlí od výchozích hodnot emisních faktorů „od vrtu po palivovou nádrž lodi“ stanovených v příloze II tohoto nařízení pro fosilní paliva. Aniž je dotčen odstavec 1, jsou společnosti oprávněny odchýlit se od výchozích hodnot emisních faktorů „od vrtu po palivovou nádrž lodi“ stanovených v příloze II tohoto nařízení za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány v systému uznaném Komisí. Tato certifikace se provádí pro biopaliva, bioplyn, RFNBO a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001 nebo v relevantních případech v souladu s příslušnými ustanoveními právních aktů Unie týkajících se vnitřního trhu s plynem z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem.
5. Společnosti mají právo odchýlit se od výchozích hodnot emisních faktorů „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“ stanovených v příloze II, s výjimkou emisních faktorů CO₂ z fosilních paliv „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány laboratorním testováním nebo přímým měřením emisí.
6. Komise přijme prováděcí akty upřesňující, které mezinárodní normy a odkazy na certifikaci jsou přijímány k prokázání skutečných emisních faktorů „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

KAPITOLA IV

OVĚŘOVÁNÍ A AKREDITACE

Článek 11

Posouzení plánu monitorování a změněného plánu monitorování

1. Ověřovatel posoudí za každou loď a při každé změně ověřovatele, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené v člancích 7, 8 a 9. Pokud ověřovatel při posuzování zjistí nesoulad s uvedenými požadavky, dotčená společnost bez zbytečného prodlení svůj plán monitorování náležitě reviduje a revidovaný plán předloží ověřovateli ke konečnému posouzení před začátkem vykazovaného období. Dotčená společnost dohodne s ověřovatelem časový rámec nezbytný pro tyto revize. Tento časový rámec nesmí v žádném případě přesahovat začátek vykazovaného období.
2. Ověřovatel posoudí změny plánu monitorování podle čl. 9 odst. 2 písm. b), c) a d). Po tomto posouzení oznámí dotčené společnosti, zda jsou dané změny v souladu s požadavky stanovenými v člancích 7, 8 a 9.

3. Po uspokojivém posouzení plánu monitorování a změněného plánu monitorování je ověřovatel zaznamená do databáze FuelEU. Plán monitorování a změněný plán monitorování jsou přístupné státu vykonávajícímu správu.

Článek 12

Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů

1. Ověřovatel musí být nezávislý na společnosti či na provozovateli lodě a vykonávat činnosti požadované tímto nařízením ve veřejném zájmu. Za tímto účelem a s cílem vyhnout se možným střetům zájmů nesmí být ověřovatel ani žádná část právního subjektu, jehož je součástí, společností, provozovatelem lodi ani vlastníkem společnosti. Ověřovatel navíc nesmí být vlastněn společností, provozovatelem lodi nebo vlastníkem společnosti ani nesmí mít se společností žádné vztahy, které by mohly ovlivnit jeho nezávislost a nestrannost.
2. Ověřovatel posoudí spolehlivost, důvěryhodnost, přesnost a úplnost údajů a informací týkajících se množství, druhu a emisního faktoru energie spotřebované na palubě lodí, zejména:
 - a) přiřazování spotřeby paliva a využívání náhradních zdrojů energie k jednotlivým plavbám a u nábřeží;
 - b) vykázané údaje o spotřebě paliva a související měření a výpočty;

- c) výběr a použití emisních faktorů;
- d) využití dodávek elektřiny z pevniny nebo uplatnění kterékoli z výjimek zaznamenaných v databázi FuelEU v souladu s čl. 6 odst. 9 písm. a);
- e) údaje požadované podle čl. 10 odst. 3.

3. Posouzení uvedené v odstavci 2 se zakládá na těchto skutečnostech:

- a) zda vykázané údaje odpovídají odhadům vycházejícím z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motorů;
- b) zda vykázané údaje neobsahují žádné nesrovnalosti, zejména při srovnání celkového objemu paliva, které každá loď ročně nakoupí, a souhrnné spotřeby paliva během plaveb;
- c) zda shromažďování údajů probíhalo v souladu s platnými pravidly a
- d) zda jsou příslušné záznamy o lodi úplné a konzistentní.

Článek 13
Postupy ověřování

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie spotřebované na palubě lodí s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motorů. Jsou-li zjištěny podstatné rozdíly, provede další analýzy.
2. Ověřovatel určí možná rizika související s různými kroky výpočtu tím, že přezkoumá všechny zdroje údajů a metodiky použité dotčenou společností.
3. Ověřovatel vezme v úvahu všechny metody účinné kontroly rizik, které dotčená společnost uplatnila, aby snížila míru nejistoty spojenou s přesností použitých metod monitorování.
4. Na žádost ověřovatele poskytne dotčená společnost všechny dodatečné informace, které ověřovateli umožní provádět své ověřovací činnosti. Je-li to nezbytné k určení spolehlivosti, důvěryhodnosti, přesnosti a úplnosti vykazovaných údajů a informací, provede ověřovatel během procesu ověřování kontroly. V případě pochybností může provést prohlídky na místě v prostorách společnosti nebo na palubě lodi. Společnost umožní ověřovateli přístup do prostor společnosti nebo lodi s cílem usnadnit ověřovací činnosti.

5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž dále upřesní pravidla pro ověřovací činnosti uvedené v tomto nařízení, přinejmenším pokud jde o tyto prvky: kompetence ověřovatelů; dokumenty, jež jim musí společnosti poskytnout; posouzení shody plánu monitorování a upraveného plánu monitorování; posouzení rizik, včetně kontrol, které mají ověřovatelé provést; ověření zprávy FuelEU uvedené v čl. 15 odst. 3; úroveň významnosti; přiměřená jistota ověřovatelů; nesprávnosti a nesoulad; obsah ověřovací zprávy; doporučení ke zlepšení; návštěvy na místě; a komunikace mezi společnostmi, ověřovateli, příslušnými orgány a Komisí. Pravidla uvedená v těchto prováděcích aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v člancích 11 a 12 a v tomto článku, a z relevantních mezinárodně uznávaných norem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

Článek 14

Akreditace ověřovatelů

1. Ověřovatele akredituje pro ověřovací činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008. Ten do konce každého roku oznámí Komisi seznam akreditovaných ověřovatelů spolu se všemi příslušnými kontaktními údaji.

2. Neobsahuje-li toto nařízení žádná zvláštní ustanovení pro akreditaci ověřovatelů, použijí se příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 765/2008.
3. Ověřovatelé musí mít vždy k dispozici dostatečné prostředky a zaměstnance, jež jim umožňují zvládat velikost flotily, pro kterou provádějí ověřovací činnosti podle tohoto nařízení. Ověřovatelé musí mít především vždy dostatečné odborné znalosti, zejména v námořní dopravě, aby mohli plnit úkoly vyžadované tímto nařízením. Musí být schopni přidělit prostředky a zaměstnance každému pracovišti, kdykoli a podle potřeby pro plnění úkolů vyžadovaných tímto nařízením.
4. Zjistí-li příslušný orgán v činnostech ověřovatele porušování pravidel v oblasti působnosti tohoto nařízení, informuje o tom příslušný orgán členského státu, jehož vnitrostátní akreditační orgán tohoto ověřovatele akreditoval. Příslušný orgán členského státu, jehož vnitrostátní akreditační orgán ověřovatele akreditoval, požádá tento vnitrostátní akreditační orgán, aby tyto informace zohlednil v rámci svých činností dozoru.

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 28 akty v přenesené pravomoci, jimiž doplní toto nařízení stanovením dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů, alespoň pokud jde o tyto prvky: žádost o akreditaci pro ověřovací činnosti v oblasti působnosti tohoto nařízení; posouzení ověřovatelů vnitrostátními akreditačními orgány; činnosti dozoru vykonávané vnitrostátními akreditačními orgány za účelem potvrzení trvání platnosti akreditace; správní opatření pro případ neplnění požadavků tohoto nařízení ověřovatelem; a požadavky na vnitrostátní akreditační orgány za účelem kompetentnosti při akreditování ověřovatelů pro ověřovací činnosti v oblasti působnosti tohoto nařízení včetně odkazu na harmonizované normy. Metody a kritéria uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článcích 11, 12 a 13, a z relevantních mezinárodně uznávaných norem.

KAPITOLA V

ZÁZNAMY, OVĚŘOVÁNÍ, VYKAZOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ SOULADU

Článek 15

Monitorování a záznamy

1. Od 1. ledna 2025, na základě plánu monitorování uvedeného v článku 8 a po posouzení tohoto plánu ověřovatelem, společnosti monitorují a zaznamenávají pro každou loď příplouvající do přístavu určení nebo z něj odplouvající a pro každou plavbu podle čl. 2 odst. 1 tyto informace:
 - a) přístav vyplutí a přístav příplutí včetně data a času vyplutí a příplutí a času stráveného u nábreží;
 - b) u každé lodi, na kterou se vztahuje čl. 6 odst. 1, připojení k dodávkám elektřiny z pevniny a jejich využívání nebo v relevantním případě skutečnost, že se na ni vztahuje kterákoliv z výjimek uvedených čl. 6 odst. 5 a potvrzených podle čl. 6 odst. 9 písm. a);
 - c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábreží a na moři;
 - d) množství elektřiny poskytnuté na loď prostřednictvím dodávky elektřiny z pevniny;

- e) pro každý typ paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři: emisní faktor „od vrtu po palivovou nádrž lodi“, emisní faktory „od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí“ pro spalované palivo a emisní faktory „od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí“ pro nespálené palivo, které jsou spojeny s různými lodními spotřebiči paliva, pokrývající všechny relevantní skleníkové plyny;
- f) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři;
- g) ledová třída loď, pokud společnost požádá o to, aby dodatečná energie spotřebovaná v důsledku ledové třídy loď byla vyloučena z výpočtu bilance souladu stanovené v příloze IV, přičemž pro stanovení vztahů mezi ledovými třídami se použije doporučení Komise na ochranu baltského mořského prostředí (HELCOM) 25/7 o bezpečnosti zimní plavby v Baltském moři;
- h) ledová třída loď, datum, čas a poloha při vplutí do ledu a vyplutí z ledu, množství každého druhu spotřebovaného paliva a vzdálenost uplutá při plavbě v ledu, jakož i celková vzdálenost uplutá za všechny plavby během vykazovaného období, pokud společnost žádá o to, aby dodatečná energie spotřebovaná z důvodu plavby v ledu byla vyloučena z výpočtu bilance souladu stanovené v příloze IV.

2. Společnosti zaznamenávají informace a údaje uvedené v odstavci 1 včas a transparentním způsobem a každoročně je shromáždí, aby ověřovateli umožnily ověřit soulad s tímto nařízením.

3. Do 31. ledna ověřovacího období předloží společnosti ověřovateli pro každou loď zprávu (dále jen „zpráva FuelEU“) obsahující všechny informace uvedené v odstavci 1 tohoto článku a údaje a dokumentaci z monitorování uvedené v čl. 7 odst. 4 za vykazované období.
4. V případě převodu lodi z jedné společnosti na druhou:
- a) společnost, od níž je loď převáděna, sdělí ověřovateli informace uvedené v odstavci 1 tohoto článku za období, ve kterém nesla odpovědnost za provoz lodi;
 - b) ověřovatel, který provedl ověřovací činnosti týkající se lodě v rámci společnosti, od níž je převáděna, ověří informace uvedené v písmeni a) a zaznamená do databáze FuelEU v souladu s článkem 16 co nejdříve a nejpozději jeden měsíc po dni dokončení převodu a
 - c) aniž jsou dotčena písmena a) a b), společnost, která nese odpovědnost za provoz lodi ke dni 31. prosince vykazovaného období, odpovídá za soulad lodi s požadavky stanovenými v člancích 4 a 6 po celé vykazované období, v němž došlo k převodu nebo vícenásobnému převodu.

Článek 16
Ověřování a výpočet

1. Po ověření stanoveném v člancích 11, 12 až 13 posoudí ověřovatel kvalitu, úplnost a přesnost zprávy FuelEU. K tomuto účelu ověřovatel použije veškeré informace obsažené v databázi FuelEU, včetně informací o zastávkách v přístavu v souladu s článkem 6.
2. Pokud při ověřování uvedeném v odstavci 1 ověřovatel s přiměřenou jistotou dojde k závěru, že zpráva FuelEU neobsahuje žádné významné nedostatky ani nesoulad, oznámí dotčené společnosti, že zpráva FuelEU je v souladu s tímto nařízením. Zpráva o ověření podrobně popíše všechny aspekty týkající se práce provedené ověřovatelem.
3. Pokud se při ověřování zjistí nedostatky nebo nesoulad s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Společnost bez zbytečného odkladu opraví nedostatky nebo nesoulad tak, aby bylo možné včas proces ověřování dokončit, a předloží ověřovateli upravenou zprávu FuelEU a veškeré další informace potřebné k opravě zjištěných nedostatků nebo nesouladu. Ve své ověřovací zprávě ověřovatel uvede, zda je upravená zpráva FuelEU v souladu s tímto nařízením. Pokud sdělené nedostatky nebo nesoulad nebyly opraveny a vedly k významným nedostatkům, ověřovatel společnosti vystaví zprávu o ověření uvádějící, že zpráva FuelEU není v souladu s tímto nařízením.

4. Na základě zprávy FuelEU, která je v souladu s tímto nařízením, ověřovatel vypočítá:
- a) pomocí metody uvedené v příloze I roční průměrnou intenzitu emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě dotčenou lodí;
 - b) podle vzorce uvedeného v části A přílohy IV bilanci souladu lodí;
 - c) počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, v předchozím vykazovaném období, včetně doby strávené vyvázáním u hrany nábreží a případně podle čl. 6 odst. 9 v kotvišti, pro každou zastávku lodě v přístavu, která nesplňuje požadavky stanovené v článku 6;
 - d) množství energie spotřebované za rok na palubě lodí, s výjimkou energie z dodávek elektřiny z pevniny;
 - e) množství energie spotřebované za rok na palubě lodí z RFNBO.
5. Do 31. března ověřovacího období oznámí ověřovatel společnosti informace uvedené v odstavci 4 a zaznamená do databáze FuelEU zprávu FuelEU, která je v souladu s tímto nařízením, zprávu o ověření a informace uvedené v odstavci 4.

Veškeré informace zaznamenané v databázi FuelEU jsou přístupné státu vykonávajícímu správu.

Článek 17

Dodatečné kontroly prováděné příslušným orgánem

1. Příslušný orgán státu vykonávajícího správu ve vztahu k určité společnosti může kdykoli u kterékoli z jejích lodí provést za dvě předchozí vykazovaná období dodatečné kontroly:
 - a) zprávy FuelEU, která je v souladu s tímto nařízením, vypracované v souladu s články 15 a 16;
 - b) zprávy o ověření vypracované v souladu s článkem 16;
 - c) výpočtů provedených ověřovatelem v souladu s čl. 16 odst. 4.
2. Na žádost příslušného orgánu uvedeného v odstavci 1 poskytne společnost veškeré nezbytné informace nebo dokumenty, které příslušnému orgánu umožní provádět dodatečné kontroly, a umožní přístup do prostor společnosti nebo lodi za účelem usnadnění těchto dodatečných kontrol.
3. Příslušný orgán uvedený v odstavci 1 tohoto článku vydá zprávu o dodatečných kontrolách, včetně případných aktualizovaných výpočtů provedených podle čl. 17 odst. 1 písm. c), aktualizované částky přebytkové bilance souladu nebo předběžné přebytkové bilance souladu a aktualizované částky sankce FuelEU.

4. Pokud zpráva o dodatečných kontrolách uvedená v odstavci 3 tohoto článku zjistila nedostatky, nesoulad nebo nesprávné výpočty, které vedou k nesouladu s požadavky stanovenými v článku 4 nebo 6, a v důsledku toho k uložení sankce FuelEU nebo ke změně již zaplacené částky sankce FuelEU, příslušný orgán uvedený v odstavci 1 tohoto článku oznámí dotčené společnosti odpovídající částku sankce Fuel EU nebo změněné sankce FuelEU. Členské státy zajistí, aby společnost odpovědná za loď během období, na které se vztahují dodatečné kontroly, zaplatila částku ve výši sankce FuelEU nebo změněné sankce FuelEU do jednoho měsíce od jejího oznámení v souladu s postupy stanovenými v článku 23.
5. Příslušný orgán uvedený v odstavci 1 z databáze FuelEU neprodleně odstraní dokument o souladu FuelEU lodi, ve vztahu k níž její společnost včas neuhradila sankce FuelEU uvedené v odstavci 4, a toto odstranění dotčené společnosti včas oznámí. Příslušný dokument o souladu FuelEU vydá znovu pouze poté, co byla zaplacená částka ve výši sankce FuelEU, pokud společnost splňuje ostatní podmínky stanovené v tomto nařízení pro držení dokumentu o souladu FuelEU.
6. Odstavec 5 se nevztahuje na loď, která byla převedena na jinou společnost, než která deklarovala odpovědnost za její provoz v období, které je předmětem dodatečných kontrol.

7. Subjekty, které provedly opatření uvedená v tomto článku, podaly zprávu o dodatečných kontrolách uvedenou v odstavci 3 nebo uhradily sankce FuelEU, bezodkladně zaznamenají do databáze FuelEU tato opatření, tuto zprávu a doklad o uhrazení těchto sankcí.

Článek 18

Podpůrné nástroje a pokyny

Komise vypracuje vhodné monitorovací nástroje, jakož i pokyny a cílené nástroje zaměřené na posouzení rizik, s cílem usnadnit a koordinovat činnosti v oblasti ověřování a prosazování v souvislosti s tímto nařízením. Tyto pokyny a nástroje se pokud možno zpřístupní členským státům, ověřovatelům a vnitrostátním akreditačním orgánům za účelem sdílení informací a s cílem lépe zajistit důsledné prosazování tohoto nařízení.

Článek 19
Databáze FuelEU a vykazování

1. Pro účely monitorování souladu s tímto nařízením vyvine Komise elektronickou databázi (dále jen „databáze FuelEU“), zajistí její fungování a provádí její aktualizace. Databáze FuelEU se používá k vedení záznamů o opatřeních souvisejících s ověřovacími činnostmi, o bilanci souladu lodí, včetně využití mechanismů flexibility stanovených v člancích 20 a 21, o uplatňování výjimek stanovených v čl. 6 odst. 5, o opatřeních souvisejících s platbou sankcí FuelEU uložených podle článku 23 a o vydání dokumentu o souladu FuelEU. Je přístupná společností, ověřovatelům, příslušným orgánům a všem řádně pověřeným subjektům, vnitrostátním akreditačním orgánům, Evropské agentuře pro námořní bezpečnost, zřízené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002¹, a Komisi s vhodnými přístupovými právy a funkcemi odpovídajícími jejich odpovědnosti za provádění tohoto nařízení.
2. Veškeré údaje zaznamenané nebo změněné v databázi FuelEU se oznamují subjektům, kterým jsou přístupné.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1).

3. Komise přijme prováděcí akty, které stanoví pravidla pro přístupová práva a funkční a technické specifikace databáze FuelEU, včetně pravidel pro oznamování a filtrování. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 29 odst. 3.

Článek 20

Ukládání a půjčování přebytkové bilance souladu mezi vykazovanými obdobími

1. Na základě výpočtů provedených v souladu s čl. 16 odst. 4, pokud má loď za vykazované období přebytkovou bilanci souladu ve vztahu ke své intenzitě emisí skleníkových plynů uvedené v čl. 4 odst. 2 nebo, je-li to relevantní, ve vztahu k dílčímu cíli pro RFNBO uvedenému v čl. 5 odst. 3, může si společnost tuto přebytkovou bilanci uložit pro účely bilance souladu téže lodi pro následující vykazované období. Uložení přebytkové bilance souladu pro následující vykazované období zaznamená společnost do databáze FuelEU se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydán dokument o souladu FuelEU, společnost již nesmí přebytkovou bilanci souladu ukládat.

2. Pokud má loď za vykazované období na základě výpočtů provedených v souladu s čl. 16 odst. 4 deficitní bilanci souladu, může si společnost vypůjčit předběžnou přebytkovou bilanci v odpovídající výši z bilance souladu pro následující vykazované období. Předběžná přebytková bilance souladu se přičte k bilanci souladu lodi ve vykazovaném období a tato předběžná přebytková bilance souladu vynásobená koeficientem 1,1 se odečte od bilance souladu téže lodi v následujícím vykazovaném období. Předběžnou přebytkovou bilanci souladu si nelze vypůjčit:
- a) pro částku překračující o více než 2 % mezní hodnotu stanovenou v čl. 4 odst. 2 vynásobenou spotřebou energie lodi vypočtenou podle přílohy I;
 - b) po dobu dvou po sobě jdoucích vykazovaných období.
3. Předběžnou přebytkovou bilanci souladu zaznamená společnost do databáze FuelEU po schválení svým ověřovatelem do 30. dubna ověřovacího období.
4. Pokud loď během vykazovaného období nemá v Unii žádnou zastávku v přístavu a v předchozím vykazovaném období si vypůjčila předběžnou přebytkovou bilanci, příslušný orgán státu vykonávajícího správu oznámí dotčené společnosti do 1. června ověřovacího období výši sankce FuelEU uvedené v čl. 23 odst. 2, které se původně vyhnula díky výpůjčce předběžné přebytkové bilance, vynásobenou koeficientem 1,1.

Článek 21

Sdružování bilancí souladu

1. Bilance souladu pro intenzitu emisí skleníkových plynů uvedenou v čl. 4 odst. 2 a pro případný dílčí cíl pro RFNBO uvedený v čl. 5 odst. 3 u dvou nebo více lodí, vypočtené v souladu s čl. 16 odst. 4, mohou být sdruženy pro účely splnění požadavků stanovených v článku 4 a případně v čl. 5 odst. 3. Bilance souladu lodí nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jednoho sdružení bilancí.

Pro cíl intenzity emisí skleníkových plynů a pro dílčí cíl pro RFNBO lze použít dvě samostatná sdružení bilancí.

2. Společnost zaznamenaná do databáze FuelEU svůj záměr sdružit bilance souladu lodí, přiděly z celkové sdružené bilance souladu pro každou jednotlivou loď a volbu ověřovatele vybraného pro ověření těchto přidělů.
3. Jsou-li lodě podílející se na sdružování bilancí ovládány dvěma nebo více společnostmi, podrobnosti o sdružení zaznamenané do databáze FuelEU, včetně přidělů z celkové sdružené bilance souladu lodím tohoto sdružení a výběru ověřovatele vybraného pro ověření přidělů z celkové sdružené bilance souladu pro každou jednotlivou loď, schválí v databázi FuelEU všechny dotčené společnosti podílející se na sdružení.

4. Sdružení bilancí je platné pouze tehdy, pokud je celková sdružená bilance kladná, pokud loď s deficitní bilancí souladu vypočtenou v souladu s čl. 16 odst. 4 nemají po přidělu ze sdružené bilance vyšší deficitní bilanci souladu a pokud loď s přebytkovou bilancí souladu vypočtenou v souladu s čl. 16 odst. 4 nemají po přidělu ze sdružené bilance deficitní bilanci souladu.
5. Loď nesmí být zahrnuta do sdružení bilancí, pokud nesplňuje povinnost stanovenou v článku 24.
6. Pokud celková sdružená bilance souladu vede v případě jednotlivé lodi k přebytkové bilanci souladu, použije se čl. 20 odst. 1.
7. Ustanovení čl. 20 odst. 2 se nepoužije na lodě podílející se na sdružené bilanci.
8. Do 30. dubna ověřovacího období zaznamená vybraný ověřovatel do databáze FuelEU konečné složení sdružení bilancí a přiděly z celkové sdružené bilance souladu pro každou jednotlivou loď.

Článek 22

Dokument o souladu FuelEU

1. Do 30. června ověřovacího období vydá ověřovatel pro dotčenou loď dokument o souladu FuelEU za předpokladu, že loď nemá v návaznosti na uplatnění článků 20 a 21 deficitní bilanci souladu, že neměla zastávky v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, a že splňuje povinnost stanovenou v článku 24.
2. Pokud jsou splatné sankce FuelEU uvedené v čl. 23 odst. 2 nebo 5, vydá příslušný orgán státu vykonávajícího správu do 30. června ověřovacího období pro dotčenou loď dokument o souladu FuelEU za předpokladu, že byla uhrazena částka ve výši sankcí FuelEU.
3. Dokument o souladu FuelEU obsahuje tyto informace:
 - a) identifikaci lodě (název, identifikační číslo IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);
 - b) název, adresu a hlavní místo podnikání vlastníka lodi;
 - c) totožnost ověřovatele;
 - d) datum vydání dokladu, dobu jeho platnosti a vykazované období, ke kterému se vztahuje.

4. Dokument o souladu FuelEU platí po dobu 18 měsíců po skončení vykazovaného období, nebo do vydání nového dokument o souladu FuelEU, podle toho, co nastane dříve.
5. Ověřovatel nebo v relevantním případě příslušný orgán státu vykonávajícího správu zaznamenají vydaný dokument o souladu FuelEU bezodkladně do databáze FuelEU.
6. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory dokumentu o souladu FuelEU, včetně elektronických šablon. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 29 odst. 2.

Článek 23

Sankce FuelEU

1. Před 1. květnem ověřovacího období ověřovatel na základě výpočtů provedených podle čl. 16 odst. 4 a po případném uplatnění článků 20 a 21 zaznamená do databáze FuelEU ověřené bilance souladu lodi pro intenzitu emisí skleníkových plynů uvedenou v čl. 4 odst. 2 a pro případný dílčí cíl pro RFNBO uvedený v čl. 5 odst. 3.

Pokud má loď deficitní bilanci souladu pro dílčí cíl pro RFNBO uvedený v čl. 5 odst. 3, sankce FuelEU se vypočítá v souladu se vzorcem uvedeným v části B přílohy IV.

2. Stát vykonávající správu ve vztahu k určité společnosti zajistí, aby tato společnost za každou ze svých lodí, která má ke dni 1. června ověřovacího období deficitní bilanci souladu pro intenzitu emisí skleníkových plynů uvedenou v čl. 4 odst. 2 a pro případný dílčí cíl pro RFNBO uvedený v čl. 5 odst. 3, po případném schválení jejím příslušným orgánem zaplatila do 30. června ověřovacího období částku ve výši sankce FuelEU vyplývající z uplatnění vzorců uvedených v části B přílohy IV. Má-li loď deficitní bilanci souladu po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období, vynásobí se tato částka číslem $1 + (n - 1)/10$, kde n je počet po sobě jdoucích vykazovaných období, za něž se na společnost vztahuje sankce FuelEU pro danou loď.
3. Stát vykonávající správu ve vztahu k určité společnosti zajistí, aby tato společnost za každou ze svých lodí, která se nachází v situaci uvedené v čl. 20 odst. 4, zaplatila do 30. června ověřovacího období částku ve výši sankce FuelEU oznámené podle uvedeného odstavce.
4. Před 1. květnem ověřovacího období zaznamená ověřovatel do databáze FuelEU celkový počet hodin, které loď strávila vyvázána u hrany nábřeží v rozporu s požadavky stanovenými v článku 6, a to v příslušných případech na základě výpočtů provedených v souladu s čl. 16 odst. 4.

5. Stát vykonávající správu ve vztahu k určité společnosti zajistí, aby tato společnost za každou ze svých lodí, která uskutečnila alespoň jednu zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky, po případném schválení jejím příslušným orgánem zaplatila do 30. června ověřovacího období částku ve výši sankce FuelEU vypočtené tak, že se částka 1,5 EUR vynásobí stanoveným celkovým potřebným elektrickým příkonem pro loď u nábřeží a celkovým počtem hodin, které loď strávila u nábřeží v rozporu s požadavky stanovenými v článku 6, zaokrouhleným na nejbližší celou hodinu.
6. Členské státy musí mít na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností týkajících se uložení, uhrazení a výběru sankcí FuelEU.
7. Subjekty, které provedly opatření uvedená v tomto článku nebo uhradily sankci FuelEU, bezodkladně zaznamenají do databáze FuelEU tato opatření a doklad o uhrazení těchto sankcí.
8. Aniž je dotčena její odpovědnost za uhrazení sankcí FuelEU, může společnost uzavřít smlouvy s osobami zajišťujícími komerční provoz lodí, které stanoví jejich povinnost proplatit dané společnosti uhrazené sankce FuelEU, pokud přebírají odpovědnost za nákup paliva nebo provoz lodí. Pro účely tohoto odstavce se provozem lodí rozumí určení přepravovaného nákladu, trasy a rychlosti lodí.

9. Aniž je dotčena její odpovědnost za uhrazení sankcí FuelEU, může společnost uzavřít smlouvy s dodavateli paliva, které stanoví jejich povinnost proplatit dané společnosti uhrazené sankce FuelEU.
10. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 28, kterými se mění příloha IV s cílem upravit faktor uvedený v poli 7 a případně v poli 14 tabulky v části B uvedené přílohy a použitý ve vzorci uvedeném v odstavci 1 tohoto článku na základě vývoje nákladů na energii a kterými se mění multiplikační faktor stanovený v odstavci 5 tohoto článku na základě indexace průměrných nákladů na elektřinu v Unii.
11. Členské státy usilují o zajištění toho, aby příjem ze sankcí FuelEU nebo jemu odpovídající finanční hodnota byly použity na podporu rychlého zavádění a použití obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní odvětví, a to podněcováním výroby většího množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro námořní odvětví, usnadněním výstavby vhodných zařízení na doplňování paliva nebo infrastruktury pro dodávky elektřiny z pevniny v přístavech a podporou vývoje, testování a zavádění nejnovějších technologií ve flotile s cílem dosáhnout významného snížení emisí.

Do 30. června 2030 a poté každých pět let členské státy zveřejní zprávu o využití příjmu ze sankcí FuelEU za pětileté období předcházející roku vydání každé takové zprávy, včetně informací o příjmech a výši výdajů týkajících se cílů uvedených v prvním pododstavci.

Článek 24

Povinnost držet platný dokument o souladu FuelEU

1. Ke dni 30. června ověřovacího období musí lodě, které zastavují v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu, připlouvají do něj, zůstávají v něm, nebo z něj odplouvají nebo které během odpovídajícího vykazovaného období uskutečnily plavby, držet platný dokument o souladu FuelEU.
2. Dokument o souladu FuelEU vydaný pro příslušnou loď v souladu s článkem 22 představuje doklad o souladu s tímto nařízením.

Článek 25

Prosazování

1. Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato pravidla a opatření Komisi a neprodleně jí oznámí všechny jejich následné změny.

2. Každý členský stát zajistí, aby každá inspekce lodi v přístavu spadajícím do jeho jurisdikce prováděná podle směrnice 2009/16/ES zahrnovala ověření, zda loď drží platný dokument o souladu FuelEU .
3. Pokud loď nesplnila povinnost stanovenou v článku 24 po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období a pokud jiná donucovací opatření nezajistila soulad s tímto nařízením, může příslušný orgán členského státu přístavu určení poté, co poskytne dotčené společnosti příležitost předložit vyjádření, vydat příkaz k vyhoštění lodě, pokud tato loď nepluje pod vlajkou tohoto členského státu. Jestliže se příslušný orgán členského státu přístavu určení rozhodne vydat příkaz k vyhoštění lodě, oznámí ho prostřednictvím databáze FuelEU Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky. Každý členský stát, s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, odmítne vstup lodi, na kterou se vztahuje příkaz k vyhoštění, do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud společnost nesplní své povinnosti. Pokud některá loď nesplní povinnost stanovenou v článku 24 po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období a vpluje do některého z přístavů členského státu, pod jehož vlajkou pluje, nařídí dotčený členský stát v době, kdy se tato loď nachází v jednom z jeho přístavů, a poté, co poskytne dotčené společnosti příležitost předložit vyjádření, zadržení lodi vlajky, dokud daná společnost nesplní své povinnosti.

4. Dotčená společnost potvrdí splnění povinnosti držet platný dokument o souladu FuelEU tím, že ho oznámí příslušnému vnitrostátnímu orgánu, který vydal příkaz k vyhoštění. Tímto odstavcem nejsou dotčena ustanovení mezinárodního práva platná v případě lodí v tísni.
5. Sankce kteréhokoli členského státu vůči konkrétní lodi se prostřednictvím databáze FuelEU oznámí Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky.

Článek 26

Právo na přezkum

1. Společnosti jsou oprávněny požádat o přezkum výpočtů a opatření, které jim předložil ověřovatel podle tohoto nařízení, včetně odmítnutí vydat dokument o souladu FuelEU v souladu s čl. 22 odst. 1.

Žádost o přezkum se podává příslušnému orgánu členského státu, v němž je ověřovatel akreditován, do jednoho měsíce od oznámení výsledku výpočtu nebo opatření ověřovatelem.
2. Rozhodnutí přijatá podle tohoto nařízení příslušným orgánem členského státu podléhají přezkumu soudu členského státu tohoto příslušného orgánu.

Článek 27
Príslušné orgány

Každý členský stát určí jeden či několik příslušných orgánů odpovědných za uplatňování a prosazování tohoto nařízení (dále jen „příslušné orgány“) a sdělí jejich názvy a kontaktní údaje Komisi. Komise seznam příslušných orgánů zveřejní na svých internetových stránkách.

KAPITOLA VI
PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI A ZÁVĚREČNÁ
USTANOVENÍ

Článek 28
Výkon přenesené pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 7, čl. 6 odst. 6, čl. 14 odst. 5 a čl. 23 odst. 10 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne ... [den vstupu tohoto nařízení v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 7, čl. 6 odst. 6, čl. 14 odst. 5 a čl. 23 odst. 10 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 7, čl. 6 odst. 6, čl. 14 odst. 5 a čl. 23 odst. 10 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 29

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002¹. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) a kterým se mění nařízení o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění z lodí (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1).

Článek 30
Zprávy a přezkum

1. Do ... [jeden rok po dni vyhlášení tohoto nařízení] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí vazby a konvergenci mezi tímto nařízením a nařízením (EU) 2015/757 nebo jakýmkoliv jinými odvětvovými právními akty. Je-li to vhodné, připojí k této zprávě legislativní návrh.
2. Do 31. prosince 2027 a poté přinejmenším každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení, pokud jde o fungování tohoto nařízení, včetně možných dopadů v podobě narušení trhu nebo vyhýbání se přístavům, o vývoj technologií s nulovými emisemi v námořní dopravě a jejich trhu, jakož i vývoj obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a dodávek elektřiny z pevniny, včetně na kotvišti, a jejich trhu, pokud jde o využití příjmů plynoucích ze sankcí FuelEU a o dopad tohoto nařízení na konkurenceschopnost námořního odvětví v Unii.

V této zprávě Komise mimo jiné zváží:

- a) věcnou a zeměpisnou působnost tohoto nařízení, pokud jde o snížení prahové hodnoty hrubé prostornosti uvedené v čl. 2 odst. 1 nebo rozšíření podílu energie spotřebované loděmi při plavbách do třetích zemí a ze třetích zemí, který je uveden v čl. 2 odst. 1 písm. d);

- b) mezní hodnotu uvedenou v čl. 4 odst. 2 za účelem dosažení cílů stanovených v nařízení (EU) 2021/1119;
- c) typy a velikost lodí, na které se vztahuje čl. 6 odst. 1, a rozšíření povinností uvedených v čl. 6 odst. 1 na lodě v kotvištích;
- d) výjimky stanovené v čl. 6 odst. 5;
- e) výpočet týkající se elektřiny poskytnuté na loď prostřednictvím dodávky elektřiny z pevniny uvedený v příloze I a emisní faktor „od vrtu po palivovou nádrž lodí“ související s touto elektřinou definovaný v příloze II;
- f) možnost zahrnout do oblasti působnosti tohoto nařízení specializované mechanismy pro nejvíce udržitelné a inovativní palivové technologie s významným potenciálem dekarbonizace s cílem vytvořit jasný a předvídatelný právní rámec a podpořit rozvoj trhu a zavádění takových technologií v oblasti paliv;
- g) výpočet bilance souladu pro lodě žádající o vyloučení dodatečné energie spotřebované v důsledku plavby v ledu stanovené v přílohách IV a V a možné prodloužení platnosti těchto ustanovení po 31. prosinci 2034;
- h) možnost zahrnout energii dodávanou větrem do výpočtu intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě podle přílohy I, pokud bude k dispozici ověřitelná metoda pro monitorování a započítávání větrné energie;

- i) možnost zahrnout do výpočtu intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě podle přílohy I a do bilance souladu podle přílohy IV nové technologie snižování emisí skleníkových plynů, jako je zachycování uhlíku na palubě, pokud bude k dispozici ověřitelná metoda pro monitorování a započítávání zachyceného uhlíku;
- j) možnost zahrnout do tohoto nařízení další prvky, zejména emise černého uhlíku;
- k) potřebu opatření, která by řešila pokusy společností vyhnout se požadavkům stanoveným v tomto nařízení.

Komise zváží, zda je k této zprávě vhodné připojit návrh na změnu tohoto nařízení.

3. Komise zahrne do zprávy uvedené v odstavci 2 hodnocení sociálních dopadů tohoto nařízení v námořním odvětví, a to i na jeho pracovní sílu.

4. Při přípravě zprávy uvedené v odstavci 2 Komise posoudí, do jaké míry provádění tohoto nařízení splnilo své cíle a do jaké míry ovlivnilo konkurenceschopnost námořního odvětví. V této zprávě Komise rovněž posoudí působení tohoto nařízení ve vztahu k dalším relevantním právním aktům Unie a určí jakákoli ustanovení tohoto nařízení, která by bylo možné aktualizovat a zjednodušit, jakož i kroky a opatření, které byly nebo by mohly být přijaty za účelem snížení celkových nákladů, kterými je námořní odvětví zatíženo. Součástí analýzy Komise týkající se účinnosti tohoto nařízení je rovněž posouzení zátěže, kterou toto nařízení klade na podniky.

Komise případně zváží, zda je s ohledem na závěry zprávy uvedené v prvním pododstavci vhodné k této zprávě připojit návrh na změnu tohoto nařízení.

5. V případě, že IMO přijme celosvětovou normu pro emise skleníkových plynů z paliv nebo celosvětové mezní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů pro energii spotřebovanou na palubě lodí, předloží Komise neprodleně Evropskému parlamentu a Radě zprávu na toto téma. V ní posoudí toto globální opatření, pokud jde o jeho ambice s ohledem na cíle Pařížské dohody a jeho celkovou ekologickou vyváženost. Rovněž posoudí veškeré otázky související s možným propojením nebo sladěním tohoto nařízení s uvedeným globálním opatřením, včetně potřeby zabránit zdvojování regulace emisí skleníkových plynů z námořní dopravy na úrovni Unie a na mezinárodní úrovni.

Je-li to vhodné, připojí se k uvedené zprávě legislativní návrh na změnu tohoto nařízení v souladu se závazky Unie v oblasti emisí skleníkových plynů pro celé hospodářství a s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu.

6. Komise monitoruje provádění tohoto nařízení ve vztahu k námořní dopravě, zejména s cílem odhalovat snahu vyhnout se jeho plnění, aby tomuto chování v rané fázi předcházela, a to i s ohledem na nejvzdálenější regiony.

Výsledky monitorování se zohlední ve zprávě, která má být vypracována každé dva roky podle čl. 3gg odst. 3 směrnice 2003/87/ES.

Článek 31

Změny směrnice 2009/16/ES

V seznamu v příloze IV směrnice 2009/16/ES se doplňuje nový bod, který zní:

- „51. Dokument o souladu FuelEU vydaný podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/...^{*,+}.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2023/... ze dne... o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L ...).“

+ Pro Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo a do poznámky pod čarou číslo, datum přijetí a odkaz na vyhlášení tohoto nařízení v Úředním věstníku (PE-CONS 26/23 - 2021/0210(COD)).

Článek 32
Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Použije se ode dne 1. ledna 2025, s výjimkou článků 8 a 9, které se použijí ode dne 31. srpna 2024.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne ...

Za Evropský parlament
předsedkyně

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA I

METODIKA STANOVENÍ INTENZITY EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ Z ENERGIE SPOTŘEBOVANÉ NA PALUBĚ LODI

Pro účely výpočtu intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi se použije následující vzorec, označovaný jako rovnice 1:

Intenzita emisí skleníkových plynů $\left[\frac{\text{gCO}_{2\text{eq}}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Rovnice 1	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT},i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity},k}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^{\text{m engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq}, \text{TtW},i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{TtW},\text{slip},i,j \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Faktor odměny za pohon s podporou větru

Pro účely rovnice 1 jsou jednotlivé použité výrazy a označení uvedeny v následující tabulce:

Výraz	Vysvětlení
i	Index odpovídající typům paliva dodaným na loď ve vykazovaném období
j	Index odpovídající jednotkám spotřebovávajícím palivo na palubě lodi. Pro účely tohoto nařízení jsou uvažovanými jednotkami spotřebovávajícími palivo hlavní motor(y), pomocný motor (pomocné motory), kotle, palivové články a zařízení na spalování odpadu
k	Index odpovídající místům připojení k dodávkám elektřiny z pevniny
n	Celkový počet typů paliva dodaných lodi ve vykazovaném období
c	Celkový počet míst připojení k dodávkám elektřiny z pevniny
m	Celkový počet jednotek spotřeby paliva
$M_{i,j}$	Hmotnost paliva i spotřebovaná jednotkou spotřebovávající palivo j [gFuel]
E_k	Elektřina dodaná na loď na místo připojení k dodávkám elektřiny z pevniny k [MJ]
$CO_{2eqWtT,i}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT paliva i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eqelectricity,k}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT spojený s elektřinou poskytnutou na loď v kotvišti na místo připojení k dodávkám elektřiny z pevniny k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Spodní výhřevnost paliva i [MJ/gFuel]
RWD_i	V případě paliva i nebiologického původu lze od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2033 použít faktor odměny 2. Jinak $RWD_i = 1$.
C_{slipj}	Koeficient nespáleného paliva jako procento hmotnosti paliva i spotřebovaného jednotkou spotřebovávající palivo j [%]. C_{slip} zahrnuje fugitivní emise a emise nespáleného paliva
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4,i,j}}, C_{fN_2O,i,j}$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle spáleného paliva i v jednotce spotřeby paliva j [gGHG/gFuel]

Výraz	Vysvětlení
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Emise ekvivalentu CO_2 „od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí“ (TtW) spáleného paliva i v jednotce spotřeby paliva j [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Rovnice 2
$C_{sfCO_2,i,j}$, $C_{sfCH_4,i,j}$, $C_{sfN_2O,i,j}$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle nespáleného paliva i do jednotky spotřebovávající palivo j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	Emise ekvivalentu CO_2 „od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí“ (TtW) nespáleného paliva i do jednotky spotřebovávající palivo j [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ kde: $C_{sf CO_2}$, and $C_{sf N_2O}$, = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$.
GWP_{CO_2} , GWP_{CH_4} , GWP_{N_2O}	CO_2 , CH_4 , N_2O potenciál globálního oteplování po dobu 100 let, které jsou definovány ve směrnici (EU) 2018/2001, v odst. 4 části C přílohy V

Pro účely tohoto nařízení se výraz $\sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}_{\text{electricity},k}}$ v čitateli rovnice 1 nastaví na nulu.

Způsob stanovení $[M_i]$

Hmotnost paliva $[M_i]$ se určí pomocí množství vykázaného v souladu s rámcem pro vykazování podle nařízení (EU) 2015/757 pro plavby v oblasti působnosti tohoto nařízení na základě metodiky monitorování zvolené společností.

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů WtT

Emise WtT se stanoví na základě metodiky obsažené v této příloze podle rovnice 1.

Výchozí hodnoty emisních faktorů skleníkových plynů WtT ($\text{CO}_{2\text{eq}_{\text{WtT},i}}$) jsou uvedeny v příloze II.

V případě fosilních paliv se použijí pouze výchozí hodnoty uvedené v příloze II.

Skutečné hodnoty lze použít za předpokladu, že jsou certifikovány v rámci systému uznaného Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001 pro biopaliva, bioplyn, RFNBO a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, nebo v relevantních případech v souladu s příslušnými ustanoveními právních aktů Unie pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů a se zemním plynem a s vodíkem podle čl. 10 odst. 4 tohoto nařízení.

Dodací list paliva (BDN)

Podle stávajících pravidel přílohy VI úmluvy MARPOL je BDN povinný a jsou specifikovány informace, které v něm mají být uvedeny.

Pro účely tohoto nařízení:

- 1) BDN zahrnující jiná paliva než fosilní spotřebovaná na palubě se doplní o tyto informace týkající se těchto paliv:
 - spodní výhřevnost [MJ/g],
 - u biopaliv hodnoty E určené v souladu s metodikami stanovenými ve směrnici (EU) 2018/2001, části C přílohy V a části B přílohy VI [gCO_{2eq}/MJ] a související důkazy o souladu s pravidly stanovenými pro tato paliva v uvedené směrnici, které určují provozní mód paliva,
 - pro jiná paliva než fosilní paliva a biopaliva: emisní faktor skleníkových plynů WtT [gCO_{2eq}/MJ] a související osvědčení uvádějící provozní mód paliva.

2) [V případě mísení produktů se informace požadované tímto nařízením uvedou pro každý produkt].

Dodací list elektřiny (EDN)

Pro účely tohoto nařízení obsahují příslušné EDN pro elektřinu dodanou na loď alespoň následující informace:

- 1) dodavatel: jméno, adresa, číslo telefonu, e-mailová adresa, zástupce
- 2) přijímající loď: číslo IMO (MMSI), název lodi, typ lodi, vlajka, zástupce lodi
- 3) přístav: název, poloha (LOCODE), terminál/kotviště
- 4) místo připojení k dodávkám elektřiny z pevniny: údaje o místě připojení
- 5) doba dodávky elektřiny z pevniny: datum/čas zahájení/ukončení
- 6) dodaná energie: podíl výkonu přiřazený k odběrnému místu (je-li k dispozici) [kW], spotřeba elektřiny (kWh) za zúčtovací období, informace o špičkovém odběru (je-li k dispozici)
- 7) měření

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů TtW

Emise TtW se stanoví na základě metodiky obsažené v této příloze podle rovnic 1 a 2.

Výchozí hodnoty emisních faktorů skleníkových plynů TtW ($\text{CO}_{2\text{eq,TtW},j}$) jsou uvedeny v příloze II .

V souladu s příslušným plánem monitorování uvedeným v článku 8 a po posouzení ověřovatelem lze použít další metody, například přímé měření $\text{CO}_{2\text{eq}}$ nebo laboratorní testování, pokud zvyšují celkovou přesnost výpočtu podle čl. 10 odst. 5.

Metoda stanovení fugitivních emisí a emisí nespáleného paliva TtW

Fugitivní emise a emise nespáleného paliva jsou emise způsobené množstvím paliva, které se nedostane do spalovací komory spalovací jednotky nebo které nespotřebuje jednotka spotřebovávající palivo, protože nedošlo k jeho spálení nebo došlo k odvětrání či úniku ze systému. Pro účely tohoto nařízení se fugitivní emise a emise nespáleného paliva berou v úvahu jako procento hmotnosti paliva použitého jednotkou spotřebovávající palivo. Výchozí hodnoty jsou uvedeny v příloze II.

Metody stanovení faktorů odměny spojených s pohonem s podporou větru

Je-li na palubě instalován pohon s podporou větru, lze použít faktor odměny , který se stanoví takto:

Faktor odměny za pohon s podporou větru – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

kde:

- P_{Wind} je dostupný efektivní výkon pohonných systémů podporovaných větrem a odpovídá $f_{eff} * P_{eff}$ vypočtenému v souladu s pokyny z roku 2021 pro zacházení s inovativními technologiemi energetické účinnosti pro výpočet a ověřování dosaženého indexu energetické účinnosti návrhu (EEDI) a dosaženého indexu energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) (MEPC.1/Circ.896),

- P_{Prop} je výkon pohonu lodi a odpovídá P_{ME} podle definice v pokynech pro výpočet dosaženého EEDI pro nové lodě z roku 2018 (rezoluce IMO MEPC.364(79) v platném znění) a v pokynech pro metodu výpočtu dosaženého EEXI z roku 2021 (rezoluce IMO MEPC.333(76)). Jsou-li instalovány hřídelové motory: $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI}(i),\text{shaft}}$.

Index intenzity skleníkových plynů lodi se poté vypočítá vynásobením výsledku rovnice 1 faktorem odměny.

PŘÍLOHA II

VÝCHOZÍ EMISNÍ FAKTORY

Výchozí emisní faktory obsažené v tabulce uvedené níže se použijí pro stanovení indexu intenzity skleníkových plynů uvedeného v příloze I tohoto nařízení, s výjimkou případů, kdy se společnosti od daných výchozích emisních faktorů odchýlí podle čl. 10 odst. 4 a 5 tohoto nařízení.

V níže uvedené tabulce:

- TBM znamená „bude změřeno“,
- N/A znamená „není k dispozici“,
- pomlčka znamená „nepoužije se“,
- E se určí v souladu s metodikami stanovenými ve směrnici (EU) 2018/2001, v části C přílohy V a v části B přílohy VI.

Pokud pole tabulky udává „bude změřeno“ nebo „nepoužije se“ a hodnota není prokázána podle článku 10, použije se nejvyšší výchozí hodnota třídy paliva ve stejném sloupci.

Pokud pro určitou třídu paliva všechna pole tabulky v témže sloupci udávají „bude změřeno“ nebo „nepoužije se“ a hodnota není prokázána podle článku 10, použije se výchozí hodnota nejméně příznivého provozního módu fosilního paliva. Toto pravidlo se nepoužije na sloupec 9, kde „bude změřeno“ nebo „nepoužije se“ odkazuje na nedostupné hodnoty pro spotřebitele paliva. V případě neexistence výchozí hodnoty by měla být použita certifikovaná hodnota v souladu s čl. 10 odst. 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Třída paliv	Provozní mód	LCV [$\frac{MJ}{g}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{gCO_2eq}{MJ}$]	Třída jednotky spotřebovávající palivo	C _{fCO₂} [$\frac{gCO_2}{gFuel}$]	C _{fCH₄} [$\frac{gCH_4}{gFuel}$]	C _{fN₂O} [$\frac{gN_2O}{gFuel}$]	C _{slip} jako % hmotnosti paliva spotřebovaného motorem
Fosilní	Těžký topný olej ISO 8217 třídy RME až RMK	0,0405	13,5	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,114	0,00005	0,0001 8	–
	Lehký topný olej (LFO) ISO 8217 třídy RMA až RMD	0 041	13,2	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,151	0,00005	0,0001 8	–
	Lodní motorová nafta (MDO) Lodní plynový olej (MGO) ISO 8217 třídy DMX až DMB	0,0427	14,4	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,206	0,00005	0,0001 8	–
	Zkapalněný zemní plyn (LNG)	0,0491	18,5	LNG Otto (dvoupalivový pohon, středněotáčkový motor)	2,750	0	0,0001 1	3,1
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, pomaluběžný motor)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon, pomaluběžný motor)				0,2
				Plynové zážehové motory se spalováním chudé směsi (LBSI)				2,6 ¹
	Zkapalněný ropný plyn (LPG)	0 046	7,8	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,030 butan 3,000 propan	TBM	TBM	N/A
	H ₂ (zemní plyn)	0,12	132	Palivové články	0	0	–	–
				Spalovací motor	0	0	TBM	
	NH ₃ (zemní plyn)	0,0186	121	Palivové články	0	N/A	bude zTBM	N/A
				Spalovací motor	0	N/A	TBM	N/A

¹ Hodnota pocházející ze čtvrté studie IMO o skleníkových plynech: Čtvrtá studie IMO o skleníkových plynech 2020 – úplná zpráva a přílohy.pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Fosilní	Methanol (zemní plyn)	0,0199	31,3	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	1,375	TBM	TBM	–
biopaliva	Ethanol Provozní módy podle směrnice (EU) 2018/2001	Hodnota stanovená v příloze III směrnice (EU)	$E - \frac{C_{\text{fCO}_2}}{\text{LCV}}$	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	1,913	TBM	TBM	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Bionafta Provozní módy podle směrnice (EU) 2018/2001 Hydrogenačně upravený rostlinný olej (HVO) Provozní módy podle směrnice (EU) 2018/2001 Zkapalněný biomethan jako pohonná hmota (Bio-LNG) Provozní módy podle směrnice (EU) 2018/2001 Biomethanol Provozní módy podle směrnice (EU) 2018/2001 Jiné provozní módy podle směrnice (EU) 2018/2001	2018/2001	WtT	TtW				
				VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	2,834	TBM	TBM	–
				VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,115	0,00005	0,0001 ₈	–
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, středněotáčkový motor)	2,750	0	0,0001 ₁	3,1
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, pomaluběžný motor)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0,2
				LBSI				2,6
				VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	1,375	TBM	TBM	–
				VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,115	0,00005	0,0001 ₈	–
	Bio-H2 Provozní módy podle směrnice (EU) 2018/2001	Hodnota stanovená v příloze III směrnice (EU) 2018/2001	není k dispozici	Palivové články	0	0	0	–
				Spalovací motor	0	0	TBM	
Paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (RFNBO) – e-paliva	e-nafta	0,0427	Viz směrnice (EU) 2018/2001)	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,206	0,00005	0,0001 ₈	–
	e-methanol	0,0199	Viz směrnice (EU) 2018/2001)	Všechny spalovací motory	1,375	0,00005	0,0001 ₈	–
	e-LNG	0,0491	Viz směrnice (EU)	LNG Otto (dvoupalivový pohon, středněotáčkový motor)	2 750	0	0,0001 ₁	3,1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
			2018/2001)	LNG Otto (dvoupalivový pohon, pomaluběžný motor)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0,2
				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Viz směrnice (EU) 2018/2001)	Palivové články	0	0	0	–
				Spalovací motor	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	není k dispozici	Palivové články	0	N/A	TBM	N/A
				Spalovací motor	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	není k dispozici	není k dispozici		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	není k dispozici	není k dispozici		N/A	N/A	N/A	–
	Ostatní	Elektřina	–	ENERGETICKÝ MIX EU	Dodávky elektřiny z pevniny	–	–	–

Ve sloupci 1 je uvedena třída paliv, konkrétně fosilní paliva, kapalná biopaliva, plynná biopaliva a e-paliva.

Ve sloupci 2 je uveden název nebo provozní mód příslušných paliv v rámci dané třídy.

Ve sloupci 3 je uvedena spodní výhřevnost paliv v [MJ/g]. U kapalných biopaliv se hodnoty hmotnostního obsahu energie (spodní výhřevnost MJ/kg) stanovené v příloze III směrnice (EU) 2018/2001 přepočtou na MJ/g a použijí se.

Ve sloupci 4 jsou uvedeny obsahuje emisní faktory skleníkových plynů WtT vyjádřené v [gCO_{2eq}/MJ]:

- a) u kapalných biopaliv se výchozí hodnoty vypočítají pomocí hodnot E určených v souladu s metodikami stanovenými ve směrnici (EU) 2018/2001, v části C přílohy V uvedené směrnice pro všechna kapalná biopaliva s výjimkou bioLNG a v části B přílohy VI uvedené směrnice pro bioLNG a na základě výchozích hodnot spojených s konkrétním biopalivem používaným jako pohonná hmota a jeho provozním módem, které jsou stanoveny v částech D a E přílohy V uvedené směrnice pro všechna kapalná biopaliva s výjimkou bioLNG a v části D přílohy VI uvedené směrnice pro bio-LNG. Hodnoty E je však třeba upravit odečtením poměru hodnot uvedených ve sloupci 6 ($c_{f_CO_2}$) a sloupci 3 (LCV). To je požadováno v tomto nařízení, které odděluje výpočty WtT a TtW, aby se zabránilo dvojímu započtení emisí;

- b) u RFNBO a jiných paliv neuvedených v písmenu a), která mají být zohledněna pro účely uvedené v čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení, se výchozí hodnoty vypočítají buď pomocí metodiky stanovené v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v čl. 28 odst. 5 směrnice (EU) 2018/2001, nebo případné podobné metodiky, je-li definována v právním aktu Unie týkajícím se vnitřního trhu s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem podle čl. 10 odst. 1 a 2 tohoto nařízení.

Ve sloupci 5 jsou uvedeny hlavní typy či třídy jednotek spotřeby paliva, jako jsou dvoutaktní a čtyřtaktní spalovací motory (ICE), Dieselův nebo Ottův cyklus, plynové zážehové motory se spalováním chudé směsi (LBSI), palivové články atd.

Ve sloupci 6 je uveden emisní faktor C_f pro CO_2 v $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$. Použijí se hodnoty emisních faktorů uvedené v nařízení (EU) 2015/757. Pro všechna paliva, která nejsou obsažena v nařízení (EU) 2015/757, jsou výchozí hodnoty uvedeny v tabulce.

Ve sloupci 7 je uveden emisní faktor C_f pro metan v $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$. Pro paliva LNG jsou faktory C_f pro metan nastaveny na nulu.

Ve sloupci 8 je uveden emisní faktor C_f pro oxid dusný v $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$.

Ve sloupci 9 je uvedena část paliva ztracená jako fugitivní emise a emise uniklého paliva (C_{slip}) měřená jako % hmotnosti paliva použitého konkrétní jednotkou spotřebovávající palivo. U paliv, jako je LNG, u nichž existují fugitivní emise a emise uniklého paliva, se množství takových emisí uvedené v tabulce vyjadřuje v % hmotnosti použitého paliva (sloupec 9). Hodnoty C_{slip} v tabulce se vypočítají při 50 % plného zatížení motoru.

PŘÍLOHA III

OBECNÉ POŽADAVKY NA TECHNOLOGIE S NULOVÝMI EMISEMI

Následující demonstrativní tabulka uvádí druhy technologií, jakož i obecné požadavky na jejich provoz, které mají být považovány za technologie s nulovými emisemi ve smyslu čl. 3 bodu 7.

Druhy technologií	Obecné požadavky na provoz
Palivové články	Energie dodávaná palubními palivovými články s palivem nebo systémem zajišťujícím, že se při použití k poskytování energie neuvolní do ovzduší žádné emise uvedené v čl. 3 bodě 7
Palubní systém pro uchovávání elektřiny	Energie dodávaná palubními systémy pro uchovávání elektřiny, které byly předtím nabity prostřednictvím: - výroby energie na palubě na moři - nabíjení baterie z pevniny - výměny baterie
Palubní výroba elektřiny z větrné a sluneční energie	Energie dodávaná z palubních obnovitelných zdrojů energie, a to buď přímo do rozvodné sítě lodi, nebo nabíjením palubního systému pro uchovávání elektřiny

Energie dodávaná palubními technologiemi, které nejsou uvedeny v této tabulce, ale dosahují nulových emisí ve smyslu čl. 3 bodu 7, lze do této tabulky doplnit prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s čl. 6 odst. 6.

Splnění obecných požadavků uvedených výše a v čl. 6 odst. 6 pro jiné technologie, jakož i podrobných kritérií pro uznávání stanovených v prováděcích aktech uvedených v čl. 6 odst. 7, musí být prokázáno příslušnou dokumentací.

Příloha IV

VZORCE PRO VÝPOČET BILANCE SOULADU A SANKCÍ FUELEU PODLE ČL. 23 Odst. 2

A. Vzorec pro výpočet bilance souladu lodě

- a) Pro účely výpočtu bilance souladu lodě pro intenzitu emisí skleníkových plynů uvedenou v čl. 4 odst. 2 se použije tento vzorec:

Bilance souladu $[gCO_{2eq}] =$	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
---------------------------------	--

kde:

gCO_{2eq}	Gramy ekvivalentu CO_2
$GHGIE_{target}$	Mezní hodnota intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi podle čl. 4 odst. 2
$GHGIE_{actual}$	Roční průměr intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi vypočtený za příslušné vykazované období

Pro každou loď ledové třídy IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocenné ledové třídy může společnost do 31. prosince 2034 požádat o vyloučení dodatečné spotřeby energie v důsledku plavby v ledu.

Pro každou loď ledové třídy IA nebo IA Super nebo rovnocenné ledové třídy může společnost požádat o vyloučení dodatečné spotřeby energie vzhledem k technickým vlastnostem lodi.

Pro oba případy vyloučení dodatečné spotřeby energie se pro výpočet výše uvedené bilance souladu nahradí hodnoty M_i upravenou hmotností paliva M_{iA} definovanou v příloze V a hodnota $GHGIE_{actual}$, která se použije pro výpočet bilance souladu, se přepočítá s odpovídajícími hodnotami M_{iA} .

- b) Pro účely výpočtu bilance souladu lodě pro dílčí cíl RFNBO uvedený v čl. 5 odst. 3 se použije tento vzorec:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$(0,02 \times (\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i)) - (\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i)$
--------------------	--

kde:

CB_{RFNBO}	Bilance souladu v MJ dílčího cíle RFNBO uvedeného v čl. 5 odst. 3
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Roční součet energie spotřebované z RFNBO nebo z paliv zajišťujících rovnocenné úspory emisí skleníkových plynů podle článku 5

B. VZOREC PRO VÝPOČET SANKCÍ FUELEU STANOVENÝCH V ČL. 23 ODS. 2

Výše sankcí FuelEU stanovených v čl. 23 odst. 2 se vypočítá takto:

- a) Sankce FuelEU ve vztahu k bilanci souladu pro intenzitu emisí skleníkových plynů lodí podle čl. 4 odst. 2

Sankce FuelEU =	$\frac{ \text{balance souladu} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
--------------------	--

1. Sankce FuelEU	2. je v EUR
3. balance souladu	4. je absolutní hodnota bilance souladu
5. 41 000	6. je 1 metrická tuna VLSFO, což odpovídá 41 000 MJ
7. 2 400	8. je částka, která má být vyplacena v EUR za ekvivalentní metrickou tunu VLSFO

b) Sankce FuelEU ve vztahu k dílčímu cíli pro RFNBO podle čl. 5 odst. 3

Pokud $CB_{RFNBO} > 0$, výše sankce FuelEU uvedené v čl. 23 odst. 2 se vypočítá takto:

Sankce FuelEU (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
9. Sankce FuelEU	10. je v EUR
11. CB_{RFNBO}	12. je hodnota bilance souladu pro RFNBO
13. P_d	14. je cenový rozdíl mezi RFNBO a fosilním palivem kompatibilním se zařízením na lodi
15. 41 000	16. je 1 metrická tuna VLSFO, což odpovídá 41 000 MJ

PŘÍLOHA V

VÝPOČET UPRAVENÉ HMOTNOSTI PALIVA PRO PLAVBU V LEDU

V této příloze je popsáno, jak vypočítat:

- dodatečnou spotřebu energie z důvodu technických vlastností lodi ledové třídy IA nebo IA Super nebo rovnocenné ledové třídy,
- dodatečnou spotřebu energie lodí ledové třídy IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocenné ledové třídy z důvodu plavby v ledu,
- upravenou hmotnost $[M_{i,A}]$ po odečtení dodatečné energie přidělené každému palivu i.

Dodatečná energie z důvodu ledové třídy

Spotřeba dodatečné energie z důvodu technických vlastností lodi ledové třídy IA nebo IA Super nebo rovnocenné ledové třídy se vypočítá takto:

$$E_{\text{dodatečná z důvodu ledové třídy}} = 0,05 \times (E_{\text{plavby, celkem}} - E_{\text{dodatečná z důvodu plavby v ledu}})$$

kde:

$E_{\text{plavby,celkem}}$ je celková energie spotřebovaná za všechny plavby a

$E_{\text{dodatečná z důvodu plavby v ledu}}$ je dodatečná spotřeba energie způsobená plavbou v ledu.

Celková spotřeba energie za všechny plavby se vypočítá takto:

$$E_{\text{plavby,celkem}} = \sum M_{i,\text{plavby,celkem}} \times LCV_i$$

kde:

$M_{i,\text{plavby,celkem}}$ je hmotnost paliva i spotřebovaného při všech plavbách v oblasti působnosti tohoto nařízení a

LCV_i je spodní výhřevnost paliva i.

Dodatečná energie z důvodu plavby v ledu

Dodatečná spotřeba energie lodě ledové třídy IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocenné ledové třídy z důvodu plavby v ledu se vypočítá takto:

$$E_{\text{dodatečná z důvodu plavby v ledu}} = E_{\text{plavby,celkem}} - E_{\text{plavby,volné vody}} - E_{\text{plavby,led,upravená}}$$

kde:

$E_{\text{plavby,volné vody}}$ označuje energii spotřebovanou při plavbách ve volných vodách a

$E_{\text{plavby,led,upravená}}$ označuje upravenou spotřebu energie při plavbě v ledu.

$E_{\text{dodatečná z důvodu plavby v ledu}}$ nemůže být vyšší než $1,3 \times E_{\text{plavby,volné vody}}$

Energie spotřebovaná při plavbách, které zahrnují plavbu pouze ve volných vodách, se vypočítá takto:

$$E_{\text{plavby,volné vody}} = E_{\text{plavby,celkem}} - E_{\text{plavby v ledu}}$$

kde:

$E_{\text{plavby v ledu}}$ označuje energii spotřebovanou při plavbě v ledu, která se vypočítá takto:

$$E_{\text{plavby v ledu}} = \sum M_{i,\text{plavby v ledu}} \times LCV_i$$

kde:

$M_{i,\text{plavby v ledu}}$ označuje hmotnost paliva i spotřebovaného pro plavbu v ledu v oblasti působnosti tohoto nařízení.

Upravená spotřeba energie z důvodu plavby v ledu se vypočítá následovně:

$$E_{\text{plavby v ledu, upravená}} = D_{\text{v ledu}} \times \frac{E}{D_{\text{volné vody}}}$$

kde:

$D_{\text{v ledu}}$ označuje celkovou vzdálenost uplutou při plavbě v ledu v oblasti působnosti tohoto nařízení.

$\frac{E}{D_{\text{volné vody}}}$ je spotřeba energie na vzdálenost uplutou ve volných vodách, která se vypočítá takto:

$$\frac{E}{D_{\text{volné vody}}} = \frac{(E_{\text{plavby, celkem}} - E_{\text{plavby v ledu}})}{(D_{\text{celkem}} - D_{\text{v ledu}})}$$

kde:

$E_{\text{plavby v ledu}}$ označuje spotřebu energie při plavbě v ledu a

D_{celkem} je celková roční uplutá vzdálenost v oblasti působnosti tohoto nařízení.

Celková dodatečná energie související s ledem, tj. z důvodu ledové třídy a plavby v ledu

$$E_{\text{dodatečná v souvislosti s ledem}} = E_{\text{dodatečná z důvodu ledové třídy}} + E_{\text{dodatečná z důvodu plavby v ledu}}$$

Upravená hmotnost [$M_{i,A}$]

Společnost přidělí celkovou dodatečnou energii související s ledem $E_{\text{i additional ice}}$ různým palivům i používaným v průběhu roku, a to za těchto podmínek:

$$\sum E_{\text{i dodatečná v souvislosti s ledem}} = E_{\text{dodatečná v souvislosti s ledem}}$$

Pro každé palivo i ,

$$E_{\text{i,dodatečná v souvislosti s ledem}} \leq M_i \times LCV_i$$

Upravená hmotnost paliva [$M_{i,A}$] se vypočte takto:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{\text{i,dodatečná v souvislosti s ledem}}}{LCV_i}$$
