



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 13. julij 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

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o uporabi obnovljivih
in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi
Direktive 2009/16/ES

UREDBA (EU) 2023/...
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne ...

**o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu
ter spremembi Direktive 2009/16/ES**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom²,

¹ UL C 152, 6.4.2022, str. 145.

² Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. julija 2023 [(UL ...)/(še ni objavljeno v Uradnem listu)] in odločitev Sveta z dne

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Pomorski promet predstavlja približno 75 % zunanje trgovine Unije in 31 % trgovine znotraj Unije v smislu obsega. Letno se v pristaniščih držav članic vkrcata ali izkrca 400 milijonov potnikov, od tega približno 14 milijonov na potniških ladjah za križarjenje. Pomorski promet je zato bistven sestavni del prometnega sistema Unije in je ključnega pomena za gospodarstvo Unije. Trg pomorskega prometa je izpostavljen močni konkurenci med gospodarskimi subjekti v Uniji in zunaj nje, zato so enaki konkurenčni pogoji nujni. Stabilnost in uspešnost trga pomorskega prometa in njegovih gospodarskih subjektov temeljita na jasnem in harmoniziranem okviru politike, v katerem lahko upravljavci pomorskega prometa, pristanišča in drugi akterji v sektorju delujejo na podlagi enakih možnosti. Kadar pride do izkrivljanja trga, so lahko upravljavci pomorskega prometa ali pristanišča postavljeni v slabši položaj v primerjavi s svojimi konkurenti v sektorju pomorskega prometa ali v drugih prometnih sektorjih. Ta slabši položaj pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti sektorja pomorskega prometa, manj delovnih mest in slabšo povezljivost za državljane in podjetja.

- (2) Glede na Poročilo o modrem gospodarstvu EU za leto 2022 je modro gospodarstvo EU ustvarilo skupaj približno 5,7 milijona delovnih mest v letu 2014, od katerih jih je bilo 3,2 milijona ustvarjenih z neposredno zaposlitvijo v uveljavljenih sektorjih, dodatnih 2,5 milijona pa prek povezanih dobavnih verig. V tem poročilu je tudi navedeno, da so v letu 2014 zgolj pomorska pristanišča v Uniji ustvarila približno 2,5 milijona delovnih mest (neposredno in posredno). Od teh delovnih mest jih je le približno 0,5 milijona zajetih v statistiki sektorja, saj pomorska pristanišča ustvarjajo zaposlovanje in gospodarske koristi v drugih sektorjih, kot sta logistika in storitve pomorskega ladijskega prevoza. Sedem uveljavljenih sektorjev modrega gospodarstva EU je v letu 2019 ustvarilo bruto dodano vrednost v višini 183,9 milijarde EUR¹.

¹ Evropska komisija, Generalni direktorat za pomorske zadeve in ribištvo, Skupno raziskovalno središče, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., in drugi, The EU Blue Economy Report 2022 (Poročilo o modrem gospodarstvu EU za leto 2022) – Urad za publikacije Evropske unije, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Glede na delovni dokument služb Komisije, priloženem sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“, je pomorski promet v primerjavi z drugimi vrstami prometa še vedno ogljično najučinkovitejša vrsta prometa na tonski kilometer. Hkrati ladijski promet v pristanišča Evropskega gospodarskega prostora ali iz njih predstavlja približno 11 % vseh emisij ogljikovega dioksida (CO₂) v Uniji iz prometa in 3 do 4 % skupnih emisij CO₂ v Uniji. Pričakuje se, da se bodo brez nadaljnjih ukrepov emisije CO₂ iz pomorskega prevoza povečale. Vsi sektorji gospodarstva Unije morajo prispevati k hitremu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov (TGP), da bi dosegli neto ničelne emisije najpozneje do leta 2050, kot je določeno v Uredbi (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Za Unijo je zato bistveno, da si zastavi ustrezen načrt za hiter ekološki prehod sektorja pomorskega prometa, ki bi prispeval tudi k ohranitvi in nadaljnjemu spodbujanju vodilne vloge Unije na svetovni ravni v zvezi z zelenimi tehnologijami, storitvami in rešitvami ter nadalje pospešil ustvarjanje delovnih mest v povezanih vrednostnih verigah, ob ohranjanju konkurenčnosti.

¹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

- (4) Za okrepitev podnebne zaveze Unije v okviru Pariškega sporazuma¹, sprejetega na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum), je namen Uredbe (EU) 2021/1119 do leta 2030 za najmanj 55 % zmanjšati raven emisij TGP (emisije po odštetju odvzemov) v primerjavi z letom 1990 in Unijo postaviti na dobro pot, da najpozneje do leta 2050 postane podnebno nevtralna. Dodatno so potrebni različni dopolnilni instrumenti politike, da bi se spodbudila in pospešila uporaba trajnostno proizvedenih obnovljivih in nizkoogljivih goriv, tudi v sektorju pomorskega prevoza, ob spoštovanju načela tehnološke nevtralnosti. Potreben razvoj tehnologije in njeno uvajanje morata biti v teku do leta 2030, da bi se pripravili na veliko hitrejšo spremembo po tem letu. Bistveno je tudi spodbujati inovacije in podpirati raziskave za nastajajoče in prihodnje inovacije, kot so nastajajoča alternativna goriva, okoljsko primerna zasnova, biološki materiali, vetrni pogon in pomožni vetrni pogon.

¹ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

- (5) V okviru prehoda goriv na obnovljiva in nizkoogljična goriva in nadomestne vire energije je bistveno, da se zagotovita pravilno delovanje trga pomorskega prevoza v Uniji in poštena konkurenca na njem, kar zadeva pomorska goriva, ki predstavljajo znaten delež stroškov družb in upravljavcev. Ukrepi politike bi zato morali biti stroškovno učinkoviti. Razlike v potrebi po gorivu v državah članicah lahko znatno vplivajo na gospodarsko uspešnost upravljavcev ladij in negativno vplivajo na konkurenco na trgu. Zaradi mednarodne narave ladijskega prometa lahko upravljavci ladij oskrbo z velikimi količinami goriva zlahka opravijo v tretjih državah in te velike količine goriva prevažajo, kar bi lahko prispevalo tudi k tveganju izgube konkurenčnosti pristanišč Unije v primerjavi s pristanišči zunaj Unije. To bi lahko povzročilo selitev virov ogljika in škodljivo vplivalo na konkurenčnost sektorja, če razpoložljivosti obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskih pristaniščih pod jurisdikcijo države članice ne bi spremljale zahteve za njihovo uporabo, ki bi veljale za vse ladje, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo držav članic ali iz njih izplujejo. Zato bi morala ta uredba določati ukrepe za zagotovitev, da bo prodor obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na trg pomorskih goriv potekal v razmerah lojalne konkurence na trgu pomorskega prevoza v Uniji.
- (6) Sektor pomorskega prometa je izpostavljen ostri mednarodni konkurenci. Zaradi velikih razlik v regulativnih bremenih med državami zastave so se pogosto vzpostavile neželene prakse, kot je sprememba zastave ladij. Ker je sektor v svoji osnovi globalnega značaja, sta pomembna pristop nevtralnosti glede zastave in ugodno regulativno okolje, ki bi pomagala privabiti nove naložbe in varovati konkurenčnost pristanišč Unije, lastnikov ladij in upravljavcev ladij.

- (7) Da bi imela učinek na vse dejavnosti v sektorju pomorskega prometa, bi se morala ta uredba uporabljati za polovico energije, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča zunaj jurisdikcije države članice, polovico energije, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe z odhodom iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice in prihodom v pristanišče zunaj jurisdikcije države članice, za vso energijo, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice, in za energijo, porabljen v pristanišču pod jurisdikcijo države članice. Tak okvir uporabe bi zagotovil učinkovitost te uredbe, vključno s povečevanjem pozitivnega vpliva takega okvira na okolje. Ta okvir bi moral omejiti tveganje postankov v pristaniščih z namenom izogibanja in tveganje preselitve ali preusmerjanja dejavnosti izven Unije. Za zagotovitev nemotenega delovanja pomorskega prometa ter da bi se preprečilo izkrivljanje notranjega trga, bi se z doslednimi pravili iz te uredbe morale zagotoviti enake konkurenčne pogoje med upravljavci pomorskega prometa in med pristanišči za vse poti s prihodi ali odhodi iz pristanišč pod jurisdikcijo držav članic ter za priveze ladij v teh pristaniščih.

- (8) Bistveno je, da Komisija in pristojni organi držav članic nenehno zagotavljajo, da njihovi upravni postopki odražajo najboljše prakse, in da sprejemajo ukrepe za zagotavljanje skladnosti, preprečevanje podvajanja v sektorski zakonodaji ter poenostavitev izvrševanja te uredbe, s tem pa čim bolj zmanjšajo upravno breme za lastnike ladij, upravljavce ladij, pristanišča in preveritelje.
- (9) Da bi se zagotovila potrebna raven pravne in naložbene varnosti, bi morala biti ta uredba skladna z Uredbo (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta¹⁺, Direktivo (EU) 2023/959 Evropskega parlamenta in Sveta², Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta³,

¹ Uredba (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU (UL L ..., str. ...).

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) in v opombo vstavite številko, datum, naslov in sklic na UL navedene uredbe.

² Direktiva (EU) 2023/959 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in Sklep (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov (UL L 130, 16.5.2023, str. 134).

³ Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

Uredbo (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta¹ in Direktivo 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta² v zvezi s spodbujanjem energije iz obnovljivih virov ter razveljavitvijo Direktive Sveta (EU) 2015/652³ in direktivo Sveta o prestrukturiranju okvira Unije za obdavčitev energentov in električne energije (prenovitev). Taka skladnost bi zagotovila usklajen zakonodajni okvir za sektor pomorskega prometa, ki prispeva k znatnemu povečanju proizvodnje trajnostnih alternativnih goriv, zagotavlja uvedbo potrebne infrastrukture in spodbuja uporabo teh goriv v stalno rastočem deležu ladij.

¹ Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1).

² Direktiva 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 93/12/EGS (UL L 350, 28.12.1998, str. 58).

³ Direktiva Sveta (EU) 2015/652 z dne 20. aprila 2015 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (UL L 107, 25.4.2015, str. 26).

- (10) Organizirati bi se morala posvetovanja med upravnim organom pristanišča in uporabniki pristanišča ter drugimi zadevnimi deležniki, kot je določeno v členu 15(2) Uredbe (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta¹, za namene usklajevanja razpoložljivosti pristaniških storitev v zvezi z oskrbo z alternativnimi gorivi, ki se načrtuje in uporablja v pristaniščih, ter v zvezi s pričakovanim povpraševanjem ladij, ki opravijo postanek v teh pristaniščih.
- (11) Pravila iz te uredbe bi se morala na nediskriminatoren način uporabljati za ladje ne glede na njihovo zastavo. Zaradi skladnosti s pravili Unije in mednarodnimi pravili na področju pomorskega prometa ter za omejitev upravnega bremena bi se ta uredba morala uporabljati za ladje z bruto tonažo nad 5 000 ton, vendar se ne bi smela uporabljati za vojne ladje, pomožne vojaške ladje, ribiške ladje ali ladje za predelavo rib, lesene ladje enostavne gradnje, ladje brez mehanskega pogona ali državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene. Čeprav ladje z bruto tonažo nad 5 000 ton predstavljajo le približno 55 % vseh ladij, ki opravijo postanek v pristaniščih na podlagi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta², so odgovorne za približno 90 % emisij CO₂ iz sektorja pomorskega prometa. Komisija bi morala redno ponovno ocenjevati stanje, da bi sčasoma razširila področje uporabe te uredbe na ladje z bruto tonažo pod 5 000 ton.

¹ Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

² Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

- (12) Državam članicam, ki na svojem ozemlju nimajo pomorskih pristanišč, ki nimajo akreditiranih preveriteljev, pod njihovo zastavo ne pluje nobena ladja, ki bi spadala na področje uporabe te uredbe, in prav tako niso države upravljavke v smislu te uredbe, ni treba sprejeti nobenih ukrepov v zvezi s tovrstnimi zahtevami iz te uredbe, dokler se te okoliščine ne spremenijo.
- (13) Zaradi povečanih stroškov za ladje, ki izpolnjujejo zahteve iz te uredbe, se s tem, ko ni sprejetih globalnih ukrepov, povečuje tveganje izogibanja. Postanki v pristaniščih zunaj Unije z namenom izogibanja in premestitev dejavnosti pretovarjanja v pristanišča zunaj Unije ne bodo le zmanjšali okoljskih koristi internalizacije stroškov emisij iz dejavnosti pomorskega prometa, temveč bodo lahko povzročili dodatne emisije zaradi dodatne razdalje, ki jo ladje prepotujejo z namenom izogibanja uporabi te uredbe. Zato je primerno iz koncepta pristanišča postanka izključiti nekatere postanke v pristaniščih zunaj Unije. Ta izključitev bi morala veljati za pristanišča v bližini Unije, kjer je tveganje izogibanja največje. Omejitev 300 navtičnih milj od pristanišča pod jurisdikcijo države članice je sorazmeren odziv na izogibanje, ki bo uravnotežil dodatno breme in tveganje izogibanja. Poleg tega bi morala izključitev iz koncepta pristanišča postanka zadevati le postanke kontejnerskih ladij v nekaterih pristaniščih zunaj Unije, kjer pretovarjanje zabojnikov predstavlja večino prometa z zabojniki. Pri takih pošiljkah tveganje izogibanja v odsotnosti ukrepov za zmanjšanje tveganja vključuje tudi premik pristaniškega vozlišča v pristanišča zunaj Unije, zaradi česar ima izogibanje še hujši učinek. Za zagotovitev sorazmernosti in enake obravnave globalnega ukrepa bi bilo treba upoštevati ukrepe v tretjih državah, ki so enakovredni tej uredbi.

- (14) Da bi se upoštevala poseben položaj otoških regij, kot je poudarjeno v členu 174 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), in potreba po ohranitvi povezanosti otokov in obrobni regij Unije z osrednjimi regijami Unije, bi bilo treba dovolitičasne izjeme za plovbe, ki jih opravljajo potniške ladje, ki niso potniške ladje za križarjenje, med pristaniščem postanka pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem postanka pod jurisdikcijo iste države članice, ki se nahaja na otoku z manj kot 200 000 stalnimi prebivalci.
- (15) Ob upoštevanju posebnih značilnosti in omejitev najbolj oddaljenih regij Unije, zlasti njihove oddaljenosti in otoške lege, bi bilo treba posebno pozornost nameniti ohranjanju njihove dostopnosti in učinkovite povezanosti prek pomorskega prometa. Zato bi bilo treba za ladje, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, na področje uporabe te uredbe vključiti le polovico energije, porabljene za plovbe z odhodom iz pristanišča ali prihodom v pristanišče postanka v najbolj oddaljeni regiji. Iz istih razlogov bi bilo treba dovolitičasne izjeme za plovbe med pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji in drugim pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji ter v zvezi z energijo, ki jo ladje porabijo med njihovim privezom v pristaniščih postanka v teh najbolj oddaljenih regijah.

- (16) Države članice, ki nimajo skupne kopenske meje z nobeno drugo državo članico, so še zlasti odvisne od svojih pomorskih povezav z drugimi deli Unije, zlasti da bi ohranile potrebno povezanost za svoje državljane. Da bi dosegle cilj ohranjanja povezanosti s potniškimi ladjami, se morajo te države članice zanašati na pogodbe o izvajanju javne službe ali obveznosti javne službe. Dovoliti bi bilo treba začasno izvzetje, da bi države članice lahko obravnavale nujno potrebo po zagotavljanju storitve splošnega gospodarskega pomena in povezanosti ter ekonomske, socialne in teritorialne kohezije.
- (17) Poleg splošne možnosti, da države članice izvzamejo plovbe, ki jih opravijo potniške ladje, razen potniških ladij za križarjenje, na otoke z manj kot 200 000 stalnimi prebivalci, bi bilo treba dovoliti podobno izvzetje v zvezi z notranjimi plovbami na otoke, ki se opravijo v okviru pogodbe o izvajanju javne službe ali za katere velja obveznost javne službe. Take pogodbe in obveznosti države članice vzpostavijo, da bi po dostopnih cenah zagotovile ustrezno raven povezanosti z otoškimi regijami, ki je s tržnimi silami sicer ne bi bilo mogoče doseči. Države članice bi morale imeti možnost, da začasno izvzamejo take plovbe, ki jih opravijo potniške ladje med celino in otokom iste države članice, da bi ohranile pogoje, pod katerimi so bile vzpostavljene pogodbe o izvajanju javne službe ali obveznosti javne službe, in zagotovile trajno povezanost ter ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo zadevnega otoka.

- (18) V členu 2, točka 1, Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92¹ je navedeno, da se pristanišči na Ceuti in Melilli obravnavata enako kot otoški pristanišči. Čeprav po naravi nista otoški pristanišči, sta zaradi svojega geografskega položaja na afriški celini in ker ni kopenskih povezav s Španijo, ti pristanišči glede na evropsko celino in zlasti Španijo primerljivi z otoškimi pristanišči. Ceuta in Melilla bi se zato morali šteti za otoški pristanišči, kar zadeva začasno izvzetje za pomorsko kabotažo med celino države članice in otoki pod njeno jurisdikcijo.
- (19) Plovba v ledenih razmerah, zlasti v severnem delu Baltskega morja, in tehnične lastnosti ladij, kategoriziranih za plovbo v ledu, povzročajo dodatne stroške za pomorski promet in ta uredba bi te stroške lahko še povečala. Take dodatne stroške, ki jih imajo ladje, kategorizirane za plovbo v ledu, zaradi plovbe v ledu in zaradi svojih tehničnih lastnosti bi bilo treba zmanjšati, da se ohranijo enaki konkurenčni pogoji. Družbam bi bilo treba zato začasno dovoliti, da za ladje, kategorizirane za plovbo v ledu, uporabijo omejeno prilagojeno količino energije, porabljene na krovu. Poleg tega bi morala ta uredba za omejeno obdobje omogočiti, da bi bil delež dodatne energije, ki se porabi med plutjem v ledenih razmerah, izvzet za določena obdobja, v katerih ladje, kategorizirane za plovbo v ledu, plujejo v ledenih razmerah. V ta namen bi bilo treba vzpostaviti preverljivo metodologijo, da bi se omogočila korelacija med izvzetim deležem energije in dejanskim plutjem v ledenih razmerah. Komisija bi morala z namenom morebitnega podaljšanja tega ukrepa ponovno oceniti tako metodologijo, zlasti glede zanesljivosti spremljanja podatkov, potrebnih za poročanje o razdalji in dodatni porabljeni energij plovbe v ledu.

¹ Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, 12.12.1992, str. 7).

- (20) Subjekt, odgovoren za zagotavljanje skladnosti s to uredbo, bi morala biti družba, ki je opredeljena kot lastnik ladje ali katera koli druga organizacija ali oseba, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje ter je s prevzemom te odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja, ki se v Uniji izvaja z Uredbo (ES) št. 336/2006 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Opredelitev družbe na podlagi te uredbe je v skladu s svetovnim sistemom zbiranja podatkov, ki ga je leta 2016 vzpostavila Mednarodna pomorska organizacija (IMO).
- (21) Razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev zahtevata usklajen pristop k usklajevanju ponudbe, povpraševanja in zagotavljanja ustrezne distribucijske infrastrukture. Medtem ko sedanji regulativni okvir Unije proizvodnjo goriva delno obravnava že z Direktivo (EU) 2018/2001, distribucijo goriva pa z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta², obstaja tudi potreba po orodju, s katerim bi se doseglo večje povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljčnih pomorskih gorivih.

¹ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006 z dne 15. februarja 2006 o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95 (UL L 64, 4.3.2006, str. 1).

² Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

- (22) Čeprav instrumenti, kot so oblikovanje cen ogljika ali ciljne vrednosti za ogljično intenzivnost dejavnosti, spodbujajo izboljšave na področju energijske učinkovitosti, niso primerni za doseganje znatnega kratko- in srednjeročnega prehoda na obnovljiva in nizkoogljična goriva. Zato je potreben poseben regulativni pristop, namenjen uvedbi obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih goriv ter nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.
- (23) Ukrepi politike za spodbujanje povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih bi morali temeljiti na ciljih in spoštovati načelo tehnološke nevtralnosti. V skladu s tem bi bilo treba določiti mejne vrednosti intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladij, ne da bi se predpisala uporaba točno določenega goriva ali tehnologije. Take omejitve bi bilo treba določiti v zvezi z referenčno vrednostjo, ki ustreza povprečni intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladij leta 2020 za floto, določeni na podlagi podatkov, ki se spremljajo in sporočajo v okviru Uredbe (EU) 2015/757, metodologije in privzetih vrednosti iz prilog I in II k tej uredbi.

- (24) Spodbujati bi bilo treba razvoj in uvajanje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv z velikim potencialom za trajnostnost, komercialno zrelostjo ter velikim potencialom za inovacije in rast, da bi se izpolnile prihodnje potrebe. To bo pripomoglo k oblikovanju inovativnih in konkurenčnih trgov goriv ter kratko- in dolgoročno zagotovilo zadostno dobavo trajnostnih pomorskih goriv, kar bo prispevalo k ambicijam Unije za razogljičenje prevoza, hkrati pa okrepilo prizadevanja Unije za visoko raven varstva okolja. V ta namen bi morala biti primerna trajnostna pomorska goriva, proizvedena iz surovin, navedenih v delih A in B, Priloge IX k Direktivi (EU) 2018/2001, in sintetična pomorska goriva. Zlasti trajnostna pomorska goriva, ki so proizvedena iz surovin, navedenih v delu B, Priloge IX k Direktivi (EU) 2018/2001, so bistvenega pomena, saj bo najbolj komercialno zrela tehnologija za proizvodnjo takih pomorskih goriv za razogljičenje pomorskega prometa že kratkoročno na voljo.

- (25) Do posredne spremembe rabe zemljišč pride, kadar gojenje poljščin za biogoriva, tekoča biogoriva in biomasna goriva izpodrine tradicionalno proizvodnjo poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo. Zaradi takega dodatnega povpraševanja se povečuje pritisk na zemljišča, kmetijska zemljišča pa se lahko razširijo na območja z visoko zalogo ogljika, kot so gozdovi, mokrišča in šotišča, kar povzroči dodatne emisije TGP in izgubo biotske raznovrstnosti. Raziskave so pokazale, da je obseg tega učinka odvisen od številnih dejavnikov, med drugim tudi od vrste surovin, uporabljenih za proizvodnjo goriva, od ravni dodatnega povpraševanja po surovinah, ki ga sproži uporaba biogoriv, tekočih biogoriv in biomasnih goriv, ter od obsega, v katerem so zemljišča z visoko zalogo ogljika zaščitena na svetovni ravni. Ravni emisij TGP, ki jih povzroča posredna sprememba rabe zemljišč, ni mogoče nedvoumno določiti s stopnjo natančnosti, potrebno za določitev emisijskih faktorjev, ki jih zahteva uporaba te uredbe. Vendar obstajajo dokazi, da se v različnih obsegih zaradi vseh goriv, proizvedenih iz surovin, posredno spreminja raba zemljišč. Poleg emisij TGP, povezanih s posredno spremembo rabe zemljišč, ki lahko izniči nekatere ali vse prihranke emisij TGP pri posameznih biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih, posredna sprememba rabe zemljišč pomeni tveganje za biotsko raznovrstnost. Ta tveganja so še posebno resna v povezavi s potencialno veliko širitvijo proizvodnje, na katero vpliva znatno povečanje povpraševanja. V skladu s tem se na podlagi te uredbe ne bi smela spodbujati uporaba goriva iz živil in krme. Direktiva (EU) 2018/2001 že omejuje prispevek takih biogoriv, tekočih biogoriv in biomasnih goriv k ciljem glede prihrankov emisij TGP v sektorju cestnega in železniškega prometa ter v zvezi s tem določa zgornjo mejo ob upoštevanju njihovih manjših koristi za okolje, manjše učinkovitosti v smislu potenciala za zmanjšanje emisij TGP in širših pomislekov glede trajnostnosti.

- (26) Da bi lahko vzpostavili jasen in predvidljiv pravni okvir ter s tem spodbudili zgodnji razvoj trga in uvedbo najbolj trajnostnih in inovativnih tehnologij za goriva s potencialom rasti, ki bo omogočil zadovoljevanje prihodnjih potreb, je treba zagotoviti namensko spodbudo za obnovljiva goriva nebiološkega izvora (RFNBO). Ta spodbuda je utemeljena z dejstvom, da ima ta vrsta goriv velik potencial za uvedbo energije iz obnovljivih virov v mešanico goriv za plovila z znatnim potencialom za razogljičenje in z ocenjenimi kratkoročnimi in srednjeročnimi stroški njihove proizvodnje. Kadar so sintetična goriva proizvedena iz obnovljivih virov električne energije in je ogljik zajet neposredno iz zraka, lahko sintetična goriva dosežejo do 100 % prihrankov emisij v primerjavi s fosilnimi gorivi. V primerjavi z drugimi vrstami trajnostnih goriv je njihova velika prednost tudi učinkovita raba virov med proizvodnim procesom, zlasti kar zadeva potrebe po vodi. Vendar so proizvodni stroški RFNBO trenutno veliko višji od tržne cene konvencionalnega goriva in pričakuje se, da bodo taki višji stroški v srednjeročnem obdobju tudi ostali. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti kombinacijo ukrepov za zagotovitev podpore za koriščenje trajnostnih RFNBO, vključno z možnostjo uporabe „faktorja množenja“ do konca leta 2033, kar bi omogočilo dvojno štetje energije iz RFNBO. Poleg tega bi se moral od leta 2034 uporabljati podcilj 2 % RFNBO, če Komisija po spremljanju trga poroča, da je delež RFNBO v gorivih iz ladijskih rezervoarjev, ki jih uporabljajo ladje, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, do leta 2031 manjši od 1 %. Namen te kombinacije ukrepov za podporo RFNBO je upravljavcem ladij in dobaviteljem goriva nakazati priložnosti za naložbe za koriščenje te vrste obnovljivih, nadgradljivih in trajnostnih goriv, saj ta kombinacija zagotavlja končni cilj, ki dobaviteljem goriva zagotavlja gotovost glede prihodnjega minimalnega povpraševanja, pa tudi priložnost, da trg najde najučinkovitejši način za ustrezno prilagoditev. Glede na to, da trg RFNBO v pomorstvu še ni razvit, ta uredba vključuje zaščitne ukrepe in prožnost v zvezi z različnimi možnimi scenariji uvajanja na trg.

- (27) Čeprav lahko RFNBO znatno pripomorejo k potrebnemu razogljičenju v pomorskem sektorju, je mogoče, da bodo imela tudi druga goriva primerljiv potencial za razogljičenje. Dejavniki, kot sta tehnološka zrelost ali razpoložljivost za pomorski sektor, lahko vplivajo na koriščenje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v različnih pristaniščih. Zato je bistveno zagotoviti tehnološko nevtralnost in preprečiti neupravičeno diskriminacijo drugih goriv, ki dosegajo podobna zmanjšanja intenzivnosti TGP kot RFNBO, ter kaznovanje ladij, ki uporabljajo taka goriva. V ta namen je treba poudariti 70-odstotni prag prihrankov TGP, potreben za RFNBO, kot je določeno v direktivi Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s spodbujanjem energije iz obnovljivih virov ter razveljavitvijo Direktive Sveta (EU) 2015/652. Tak prag se lahko doseže tudi z drugimi gorivi, ki niso RFNBO in so biološkega ali sintetičnega izvora.

- (28) V sektorju pomorskega prometa so ravni povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme trenutno zanemarljive, saj je danes več kot 99 % pomorskih goriv fosilnega izvora. Neprimernost goriv iz živil in krme za prispevanje k ciljem te uredbe zmanjšuje tudi tveganje upočasnitve razogljičenja prometnega sektorja, ki bi sicer lahko nastalo zaradi prehoda biogoriv iz poljščin iz cestnega v pomorski promet. Bistvenega pomena je, da se tak prehod čim bolj zmanjša, saj cestni promet ostaja daleč najbolj onesnažujoč prevozni sektor, pomorski prevoz pa trenutno uporablja pretežno fosilna goriva. Zato je primerno, da se prepreči ustvarjanje potencialno velikega povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme s spodbujanjem njihove uporabe na podlagi te uredbe. V skladu s tem je treba zaradi dodatnih emisij TGP in izgube biotske raznovrstnosti, ki jih povzročajo vse vrste goriv iz živil in krme, za ta goriva šteti, da imajo enake emisijske faktorje kot najmanj ugodna pot.

- (29) Zaradi dolgega pripravljalnega obdobja, povezanega z razvojem in uvajanjem novih goriv in energijskih rešitev za pomorski promet ter dolge povprečne življenjske dobe ladij, ki se giblje med 25 in 30 let, je treba hitro ukrepati ter vzpostaviti jasen in predvidljiv dolgoročni regulativni okvir, ki bo olajšal načrtovanje in naložbe vseh zadevnih deležnikov. Tak regulativni okvir bo olajšal razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev za pomorski promet ter spodbudil naložbe deležnikov. V takem regulativnem okviru bi bilo treba opredeliti tudi mejne vrednosti intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladij do leta 2050. Te mejne vrednosti bi morale sčasoma postati ambicioznejše, da bi odražale pričakovani tehnološki razvoj ter povečano proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih goriv.
- (30) Ta uredba bi morala določati metodologijo in formulo za izračun letne povprečne intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje. Ta formula bi morala temeljiti na porabi goriva, o kateri poročajo ladje, in upoštevati ustrezne emisijske faktorje porabljenih goriv. V metodologiji bi se morala odražati tudi uporaba nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.
- (31) Da bi se zagotovila celovitejša slika okoljske učinkovitosti različnih virov energije, bi bilo treba učinkovitost goriv, kar zadeva TGP, ocenjevati po načelu „od vrtine do brazde“ ob upoštevanju vplivov proizvodnje, prevoza, distribucije in uporabe energije na krovu ladje. S tem naj bi se spodbujale tehnologije in postopki pridobivanja, ki zagotavljajo manjši odtis TGP in dejanske koristi v primerjavi z obstoječimi konvencionalnimi gorivi.

- (32) Učinkovitost obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih goriv od vrtine do brazde bi bilo treba določiti z uporabo privzetih ali dejanskih in potrjenih emisijskih faktorjev, ki zajemajo emisije od vrtine do rezervoarja in emisije od rezervoarja do brazde. Za namene te uredbe bi bilo treba uporabljati samo privzete emisijske faktorje od vrtine do rezervoarja in privzete emisijske faktorje CO₂ od rezervoarja do brazde za fosilna goriva.
- (33) V primeru tehnološkega napredka v zvezi z novimi tehnologijami za zmanjševanje emisij TGP, kot je zajemanje ogljika na krovu, bi morala Komisija oceniti možnost, da se v formuli za intenzivnost TGP in stanje skladnosti iz prilog I oziroma IV upošteva prispevek takih tehnologij k zmanjšanju neposrednih emisij TGP na krovu ladij.
- (34) Za spodbujanje uporabe virov energije, ki zagotavljajo manjši skupni odtis TGP, je potreben celovit pristop v zvezi z najpomembnejšimi emisijami TGP (CO₂, CH₄ in N₂O). Da bi se upošteval potencial globalnega segrevanja metana in dušikovih oksidov, bi morala biti mejna vrednost, določena v tej uredbi, izražena v „ekvivalentu CO₂“.
- (35) Z uporabo obnovljivih virov energije in alternativnih načinov pogona, kot sta vetrna in sončna energija, se močno zmanjša intenzivnost TGP pri skupni porabi energije s strani ladij. Čeprav je te vire energije težko natančno meriti in količinsko opredeliti (neenakomerna poraba energije, neposredni prenos kot pogon itd.), bi jih bilo treba na podlagi približkov njihovega prispevka k stanju skladnosti ladje upoštevati pri skupni porabi energije s strani ladij.

- (36) Onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo ladje (žveplov oksidi, dušikovi oksidi in lebdeči delci) v pristaniščih, je zelo skrb vzbujajoče za obalna območja in pristaniška mesta. Zato bi bilo treba naložiti posebne in stroge obveznosti za zmanjšanje emisij z ladij med privezom na pomolu.
- (37) Obveznost pristanišč, da zagotavljajo oskrbo z električno energijo z obale iz Uredbe (EU) 2023/...⁺, bi bilo treba uskladiti z ustrezno obveznostjo za ladje, da se med privezom na pomolu priključijo na infrastrukturo, zasnovano za oskrbo z električno energijo z obale, iz te uredbe, da bi zagotovili učinkovitost te infrastrukture in preprečili tveganje naslednjih naložb.
- (38) Uporaba oskrbe z električno energijo z obale zmanjšuje onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo ladje, in zmanjšuje količino emisij TGP, ki jih povzroča pomorski promet. Uporaba oskrbe z električno energijo z obale predstavlja vse bolj čisto oskrbo z električno energijo, ki je na voljo ladjam, glede na vse večje deleže obnovljivih in brezfosilnih virov energije v mešanici virov električne energije Unije. Medtem ko Direktiva 2014/94/EU zajema le določbo o priključnih mestih za oskrbo z električno energijo z obale, povpraševanje po tej tehnologiji in posledično njeno uvajanje ostajata omejena. Zato bi bilo treba določiti posebna pravila, da bi bila za kontejnerske in potniške ladje, ki predstavljajo kategoriji ladij, ki glede na podatke, zbrane leta 2018 v okviru Uredbe (EU) 2015/757, med privezom na pomolu proizvedeta največjo količino emisij na ladjo, obvezna uporaba oskrbe z električno energijo z obale.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (39) Poleg oskrbe z električno energijo z obale bi lahko enakovredne okoljske koristi v pristaniščih zagotavljale še druge tehnologije. Kadar se dokaže, da je uporaba alternativne tehnologije enakovredna oskrbi z električno energijo z obale, bi morala biti ladja izvzeta iz obvezne uporabe oskrbe z električno energijo z obale.
- (40) Za ladje na sidrišču so bili preskušeni različni projekti in rešitve z oskrbo z električno energijo z obale, vendar trenutno ni na voljo zrele in nadgradljive tehnične rešitve. Zato bi morala biti obvezna uporaba oskrbe z električno energijo z obale najprej načeloma omejena na ladje med privezom na pomolu. Kljub temu bi morala Komisija redno ponovno ocenjevati stanje, da bi to obveznost razširila na ladje na sidrišču, ko bodo potrebne tehnologije dovolj zrele. Medtem bi morale imeti države članice možnost, da tako obveznost v nekaterih primerih naložijo ladjam na sidrišču, na primer v pristaniščih, ki so že opremljena s tako tehnologijo ali so na območjih, na katerih bi se bilo treba izogniti vsakršnemu onesnaževanju.
- (41) Izjeme od obveznosti uporabe oskrbe z električno energijo z obale bi morale biti določene tudi za več objektivnih razlogov, ki jih preveri pristojni organ države članice pristanišča postanka ali kateri koli ustrezno pooblaščen subjekt, po posvetovanju z ustreznimi subjekti, kadar je ustrezno. Te izjeme bi morale biti omejene na nenačrtovane postanke v pristaniščih, ki se ne opravljajo sistematično, zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju, na kratkoročne postanke ladij med privezom na pomolu, krajše od dveh ur, saj je to minimalni čas, potreben za priključitev, na primere nerazpoložljivosti ali nezdružljivosti oskrbe z električno energijo z obale, na uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah ter na preskuse vzdrževanja in testiranje delovanja.

- (42) V pristaniščih, za katere veljajo zahteve iz člena 9 Uredbe (EU) 2023/...⁺, bi morale biti izjeme, ki se uporabljajo v primeru nerazpoložljivosti ali nezdružljivosti oskrbe z električno energijo z obale, omejene, potem ko bi imeli lastniki ladij in upravljavci pristanišč dovolj časa za izvedbo potrebnih naložb, da bi se zagotovile potrebne spodbude za navedene naložbe in preprečila nelojalna konkurenca. Upravljavci ladij bi morali skrbno načrtovati svoje postanke v pristaniščih za zagotovitev, da lahko svoje dejavnosti med privezom na pomolu opravljajo brez emisij onesnaževal zraka in TGP, da se zaščiti okolje na obalnih območjih in v pristaniških mestih. Zagotoviti bi bilo treba omejeno število izjem v primeru nerazpoložljivosti ali nezdružljivosti oskrbe z električno energijo z obale, da bi bili zajeti primeri, v katerih oskrba z električno energijo z obale ni zagotovljena iz razlogov, na katere upravljavec ladje ne more vplivati. Da bi ublažili tveganje naslednjih naložb, nezdružljivosti infrastrukture za oskrbo z električno energijo z obale na krovu in na privezu ter neravnovesja med povpraševanjem in ponudbo alternativnih goriv, bi bilo treba organizirati pogoste posvetovalne sestanke med zadevnimi deležniki, na katerih bi razpravljali in sprejemali odločitve o zahtevah in prihodnjih načrtih.
- (43) Zahteva pristanišč za zagotavljanje oskrbe z električno energijo z obale iz Uredbe (EU) 2023/...⁺ upošteva vrste oskrbovanih ladij in obseg prometa v pomorskih pristaniščih. Zahteva, da se ladje priključijo na oskrbo z električno energijo z obale, ne bi smela veljati za ladje med postankom v pristaniščih, ki ne spadajo na področje uporabe zahteve po oskrbi z električno energijo z obale iz navedene uredbe, razen če ima pristanišče nameščeno oskrbo z električno energijo z obale, ki je na voljo na obiskanem pomolu, pri čemer bi bilo treba od ladje zahtevati, da se priključi na oskrbo z električno energijo z obale od 1. januarja 2035.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (44) Glede na pozitivne učinke uporabe oskrbe z električno energijo z obale na lokalno onesnaženost zraka in glede na potrebo po spodbujanju koriščenja te tehnologije v kratkem roku bi bilo treba ogljično intenzivnost pri proizvodnji električne energije, dobavljene med privezom, šteti za ničelno. Komisija bi morala predvideti možnost, da se v poznejši fazi upoštevajo dejanske emisije TGP, povezane z električno energijo, dobavljeno v okviru oskrbe z električno energijo z obale.
- (45) Pri izvajanju te uredbe bi bilo treba ustrezno upoštevati različne modele upravljanja za pristanišča v Uniji, zlasti kar zadeva odgovornost za izdajo potrdila, ki ladjo izvzema iz obveznosti priključitve na oskrbo z električno energijo z obale.
- (46) Usklajevanje med pristanišči in upravljavci ladij je ključno za zagotovitev nemotenih postopkov priključitve na električno energijo z obale v pristaniščih. Upravljavci ladij bi morali pristanišča, v katerih opravijo postanek, obvestiti o svoji nameri, da se priključijo na električno energijo z obale, in o količini energije, ki jo potrebujejo med postankom, zlasti kadar presega ocenjene potrebe za zadevno kategorijo ladij.

- (47) Od leta 2035 bi bilo treba za posamezno ladjo omejiti število izjem od obveznosti priključitve na oskrbo z električno energijo z obale, ki se na podlagi te uredbe podelijo v nekaterih primerih, v katerih se ladja ne more priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, v posameznem poročevalnem obdobju. Da se zagotovi pravična obravnava ladij in upoštevajo razlike v njihovih profilih delovanja, bi morale število izjem odražati pogostost njihovih postankov v pristaniščih, vendar nikoli presegati deset postankov v posameznem poročevalnem obdobju. Ladja pa ne bi smela biti kaznovana in postanki v pristaniščih se ne bi smeli šteti v največje število izjem, kadar je ladja pred prihodom v pristanišče zahtevala priključitev na oskrbo z električno energijo z obale, pristanišče ali ustrezno pooblaščen subjekt pa je to zahtevo sprejel, vendar se ladja ne more priključiti na oskrbo z električno energijo z obale ter lahko dokaže, da ni mogla z razumno gotovostjo vedeti, da se ne bo mogla priključiti na oskrbo z električno energijo z obale.
- (48) S to uredbo bi se moral vzpostaviti zanesljiv in pregleden sistem spremljanja, poročanja in preverjanja, da bi se spremljala skladnost z njenimi določbami. Tak sistem bi se moral nediskriminatorno uporabljati za vse ladje in bi moral zahtevati preverjanje s strani tretje osebe, da bi se zagotovila točnost podatkov, predloženih v okviru tega sistema. Da bi se olajšalo doseganje cilja te uredbe, bi bilo treba vse podatke, ki se že sporočajo za namene Uredbe (EU) 2015/757, kadar je potrebno, uporabiti za preverjanje skladnosti s to uredbo, da bi se omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in pristojne organe.

- (49) Družbe bi morale biti odgovorne za spremljanje količine in vrste porabljene energije na krovu ladij med plovbo in privezom ter poročanje o tem, pa tudi o drugih pomembnih informacijah, kot so informacije o vrsti motorja na krovu ali prisotnost tehnologij za pomožni vetrni pogon, da bi se dokazala skladnost z mejno vrednostjo intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje, določeno v tej uredbi. Da bi se olajšalo izpolnjevanje teh obveznosti spremljanja in poročanja ter izvajanje preveritvenih dejavnosti s strani preveriteljev, bi morale družbe podobno kot v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 dokumentirati predvideno metodo spremljanja in v načrtu spremljanja navesti dodatne podrobnosti o uporabi te uredbe. Načrt spremljanja in, kadar je ustrezno, njegove poznejše spremembe bi bilo treba predložiti preveritelju, ki bi jih moral oceniti.
- (50) Da bi omejili upravno breme, bi bilo treba za izvajanje pravnih aktov Unije o zmanjšanju emisij TGP iz pomorskega prometa vzpostaviti enoten sistem spremljanja, poročanja in preverjanja za družbe. V ta namen bi morala Komisija kmalu po objavi te uredbe preučiti skladnost te uredbe z Uredbo (EU) 2015/757 in morebitno podvajanje med njima ter, kadar je ustrezno, pripraviti zakonodajni predlog za spremembo te uredbe ali Uredbe (EU) 2015/757.

- (51) Zanesljivo certificiranje in spremljanje goriv je bistveno za doseganje ciljev te uredbe ter zagotavljanje okoljske celovitosti obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, ki naj bi se uvedla v pomorskem sektorju. Takšno certificiranje bi moralo potekati na podlagi preglednega in nediskriminatornega postopka. Da bi se olajšalo certificiranje in omejilo upravno breme, bi se bilo treba pri certificiranju goriv, opredeljenih v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 ali, kadar je ustrezno, z ustreznimi določbami pravnega akta Unije, ki zadeva notranje trge plina iz obnovljivih virov, zemeljskega plina in vodika, opirati na pravila iz navedenih pravnih aktov Unije za certificiranje. Ta pristop k certificiranju bi se moral uporabljati tudi za goriva, s katerimi se oskrbuje zunaj Unije, ki bi jih bilo treba obravnavati kot uvožena goriva podobno kot v Direktivi (EU) 2018/2001. Kadar družbe nameravajo odstopati od privzetih vrednosti iz navedenih pravnih aktov Unije ali iz tega novega okvira, bi smele to storiti le, če je mogoče vrednosti potrditi z enim od prostovoljnih sistemov, priznanih na podlagi Direktive (EU) 2018/2001 ali, kadar je ustrezno, na podlagi pravnega akta Unije, ki zadeva notranje trge plina iz obnovljivih virov, zemeljskega plina in vodika ter vzpostavlja nekatere prage za prihranek emisij TGP in s tem povezanimi metodologijami za njihov izračun (za vrednosti od vrtine do rezervoarja).

- (52) Družbam bi morala biti kot odstopanje od emisijskih faktorjev iz Priloge II na voljo možnost izračuna dejanskih emisijskih faktorjev od rezervoarja do brazde, če se tak izračun določi v skladu s priznanimi mednarodnimi standardi, relevantnimi za zadevno področje, in če ga ti standardi podpirajo. Ti izračuni emisijskih faktorjev od rezervoarja do brazde bi morali biti zlasti omejeni na laboratorijsko preskušanje ali meritev neposrednih uhajajočih emisij iz pretvornikov energije, vključno z motorjem z notranjim izgorevanjem, gorivnimi celicami in povezanimi predelovalnimi napravami, plinskimi turbinami ali kotli. Ker so dejanski emisijski faktorji CO₂ od rezervoarja do brazde povezani bolj s sestavo goriva kot s pretvornikom energije, se ne bi smeli razlikovati od privzetih vrednosti iz Priloge II. Te emisijske faktorje od rezervoarja do brazde bi bilo treba preračunati le, če se v ta namen razvije relevanten mednarodni standard, zlasti v primeru sintetičnih goriv in biogoriv. Možnost odstopanja od privzetih vrednosti zgorevalnih emisijskih faktorjev CO₂ ne bi smela obstajati za fosilna goriva.

- (53) Dejavnosti preverjanja izvajajo preveritelji. Da bi se zagotovili nepristranskost in učinkovitost, bi morali biti preveritelji neodvisni in usposobljeni pravni subjekti ter bi morali biti akreditirani s strani nacionalnih akreditacijskih organov, ustanovljenih na podlagi Uredbe (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Preveritelji bi morali imeti sredstva in osebje, sorazmerna z velikostjo flote, za katero opravljajo dejavnosti preverjanja na podlagi te uredbe. S preverjanjem bi bilo treba zagotoviti točnost in popolnost spremljanja in poročanja družb ter skladnost s to uredbo.
- (54) Preveritelji bi morali na podlagi podatkov in informacij, ki jih spremljajo in sporočajo družbe, izračunati in določiti letno povprečno intenzivnost TGP porabljene energije na krovu ladje ter stanje skladnosti ladje glede na mejno vrednost, vključno z morebitnim presežkom ali primanjkljajem skladnosti, kot tudi ugotoviti, ali ladja izpolnjuje obveznost za uporabo oskrbe z električno energijo z obale. Preveritelj bi moral o teh informacijah uradno obvestiti zadevno družbo. Kadar je preveritelj isti subjekt kot preveritelj za namene Uredbe (EU) 2015/757, bi se lahko tako obvestilo poslalo skupaj s poročilom o preverjanju na podlagi navedene uredbe.

¹ Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

- (55) Komisija bi morala vzpostaviti in zagotoviti delovanje elektronske podatkovne zbirke, ki bi beležila uspešnost vsake ladje in zagotavljala njeno skladnost s to uredbo (v nadaljnjem besedilu: podatkovna zbirka FuelEU). Podatkovna zbirka FuelEU bi se morala uporabljati za vse najpomembnejše ukrepe, potrebne za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe. Da bi se olajšalo poročanje in omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in druge uporabnike, bi morala podatkovna zbirka FuelEU temeljiti na obstoječem modulu THETIS-MRV ali bi jo bilo treba, koliko je to mogoče, razviti kot njegovo nadgrajeno različico. Podatkovna zbirka FuelEU bi morala omogočati tudi uporabo informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757.
- (56) Skladnost s to uredbo bo odvisna od elementov, na katere družba morda ne more vplivati, kot so težave v zvezi z razpoložljivostjo ali kakovostjo goriva. Zato bi bilo treba družbam omogočiti prilagodljivost pri prenašanju presežka skladnosti iz enega leta v drugo ali izposoji predhodnega presežka skladnosti iz naslednjega leta, vendar znotraj določenih mejnih vrednosti. Uporaba oskrbe z električno energijo z obale med privezom, ki je zelo pomembna za kakovost lokalnega zraka v pristaniških mestih in na obalnih območjih, ne bi smela biti upravičena do podobnih določb glede prilagodljivosti.

- (57) Da bi se preprečila tehnološka vezanost in še naprej podpiralo uvajanje najučinkovitejših rešitev, bi bilo treba družbam dovoliti, da združijo učinkovitost različnih ladij. Zato bi morale biti mogoče uporabiti presežno učinkovitost ene ladje za nadomestitev nezadostne učinkovitosti drugih ladij, če je skupno združeno stanje skladnosti pozitivno. To ustvarja možnost nagrajevanja presežne skladnosti in spodbuja naložbe v naprednejše tehnologije. Možnost združevanja skladnosti bi morala ostati prostovoljna in odvisna od soglasja zadevnih družb.
- (58) Dokument o skladnosti (v nadaljnjem besedilu: dokument o skladnosti FuelEU), ki ga izda preveritelj ali, kadar je ustrezno, pristojni organ države upravljavke, v skladu s postopki, določenimi v tej uredbi, bi morale ladje hraniti kot dokaz o skladnosti z mejnimi vrednostmi intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje in z obveznostmi glede uporabe oskrbe z električno energijo z obale. Preveritelji ali, kadar je ustrezno, pristojni organ države upravljavke bi morali izdajo dokumenta o skladnosti FuelEU evidentirati v podatkovni zbirki FuelEU.

- (59) Število neskladnih postankov v pristaniščih bi morali določiti preveritelji v skladu s sklopom jasnih in objektivnih meril, pri čemer bi morali upoštevati vse ustrezne informacije, vključno s trajanjem postanka, količino in vrsto porabljene energije ter uporabo vseh izjem za vsak postanek v pristanišču, ki spada na področje uporabe te uredbe. Družbe bi morale navedene informacije dati na voljo preveriteljem za namene ugotavljanja skladnosti.
- (60) Brez poseganja v možnost doseganja skladnosti s pomočjo določb o prilagodljivosti in združevanja skladnosti bi se ladjam, ki ne upoštevajo mejnih vrednosti letne povprečne intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu, morala naložiti globa, ki ima odvratilni učinek, je sorazmerna z obsegom neskladnosti in odpravlja vse gospodarske prednosti neskladnosti, da bi se tako ohranili enaki konkurenčni pogoji v sektorju (v nadaljnjem besedilu: globa FuelEU). Globa FuelEU bi morala temeljiti na količini in stroških obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, ki bi jih morale ladje uporabljati za izpolnitev zahtev iz te uredbe.

- (61) Globa FuelEU bi se morala naložiti tudi za vsak neskladen postanek v pristanišču. Ta globa FuelEU bi morala biti sorazmerna s stroški uporabe električne energije na dovolj visoki ravni, odvrčati bi morala od uporabe virov energije, ki bolj onesnažujejo okolje, ter bi morala biti izražena v fiksnem znesku v EUR, ki je pomnožen z ugotovljeno skupno potrebo zasidrane ladje po električni energiji in s skupnim številom ur, zaokroženih na najbližjo celo uro, ko je bila ladja zasidrana v neskladju z zahtevami glede oskrbe z električno energijo z obale. Ker ni natančnih podatkov o stroških zagotavljanja oskrbe z električno energijo z obale v Uniji, bi morala ta postavka temeljiti na povprečni ceni električne energije za negospodinske odjemalce v Uniji, pomnoženi s faktorjem dve, da bi se upoštevali še drugi stroški, povezani z opravljanjem storitve, med drugim vključno s stroški povezave in elementi za povrnitev naložb.
- (62) Prihodek, ustvarjen s plačilom glob FuelEU, ki jih poberejo države upravljavke, bi bilo treba uporabiti za spodbujanje distribucije in uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v sektorju pomorskega prometa ter za pomoč prevoznikom v pomorskem prometu pri doseganju njihovih podnebnih in okoljskih ciljev.

- (63) Medtem ko bi morala biti družba še naprej odgovorna za izpolnjevanje obveznosti spremljanja in poročanja na podlagi te uredbe ter za plačilo glob FuelEU v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ ter da bi se spodbujalo koriščenje čistejših goriv, bi lahko subjektu, odgovornemu za nakup goriva ali sprejemanje operativnih odločitev, ki vplivajo na intenzivnost TGP energije, ki jo porabi ladja, s pogodbenimi dogovori z družbo naložili obveznost, da družbi v primeru primanjkljaja skladnosti povrne stroške glob FuelEU, ki izhajajo iz upravljanja ladje, ali ji jih kako drugače nadomesti. Ta družba bi morala imeti možnost, da na podlagi pogodbe od preveritelja zahteva, da izračuna znesek glob FuelEU, ki ustrezajo upravljanju ladje s strani drugega subjekta v poročevalnem obdobju. Pri tem bi bilo treba upravljanje ladje razumeti kot določanje tovora, ki ga prevaža ladja, poteka poti in hitrosti ladje. Podobno temu bi – medtem ko bi morala biti družba še naprej odgovorna za izpolnjevanje obveznosti spremljanja in poročanja iz te uredbe ter za plačilo glob FuelEU – morala podjetja in dobavitelji goriva imeti možnost, da s pogodbenimi dogovori določijo medsebojne zaveze za proizvodnjo, dobavo in nakup vnaprej določenih količin nekaterih goriv. V teh pogodbenih dogovorih bi lahko bilo določeno, da morajo dobavitelji goriva družbi povrniti stroške za plačilo glob v primerih, ko goriva niso bila dana na voljo družbi, kot je bilo dogovorjeno.

- (64) Izvrševanje obveznosti v zvezi s to uredbo bi moralo temeljiti na obstoječih instrumentih, tudi tistih, ki so bili uvedeni na podlagi direktiv 2009/16/ES¹ in 2009/21/ES² Evropskega parlamenta in Sveta. Poleg tega bi morale države članice določiti pravila o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe. Predpisane sankcije bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Da bi se izognili neupravičenim ali dvojnim kaznim za iste kršitve, take sankcije ne bi smele podvajati glob FuelEU, ki se uporabljajo, kadar ima ladja primanjkljaj skladnosti ali je opravila neskladne postanke v pristanišču. Dokument, ki potrjuje, da ladja izpolnjuje zahteve iz te uredbe, bi bilo treba dodati na seznam spričeval in dokumentov iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES.
- (65) Za nadzor nad izvrševanjem te uredbe bi morala biti za vsako družbo odgovorna samo ena država članica, da bi se zmanjšalo upravno breme družb. Ustrezne določbe iz Direktive 2023/87/ES bi bilo treba uporabljati za določitev države upravljavke za vsako družbo. Država upravljavka bi morala imeti možnost, da opravi dodatne preglede glede skladnosti določene ladje s to uredbo za dve prejšnji poročevalni obdobji, in bi morala tudi zagotoviti, da se globe FuelEU plačajo pravočasno.

¹ Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

² Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave (UL L 131, 28.5.2009, str. 132).

- (66) Glede na pomen posledic, ki bi jih lahko imeli ukrepi preveriteljev na podlagi te uredbe za zadevne družbe, zlasti v zvezi z določitvijo neskladnih postankov v pristaniščih, izračunom zneskov glob FuelEU in zavrnitvijo izdaje dokumenta o skladnosti FuelEU, bi morale imeti te družbe pravico, da pri pristojnem organu države članice, v kateri je bil preveritelj akreditiran, zaprosijo za presojo takih ukrepov. Ob upoštevanju pravice do učinkovitega pravnega sredstva, določene v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, bi morale o odločitvah, ki jih pristojni organi sprejmejo na podlagi te uredbe, presojati sodišče države članice tega pristojnega organa, izvedene v skladu z njeno nacionalno zakonodajo.

- (67) Da bi se z učinkovitim delovanjem te uredbe ohranili enaki konkurenčni pogoji, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembo seznama emisijskih faktorjev od vrtine do brazde; informacijami o podcilju za RFNBO; spremembo obstoječe tabele iz Priloge III z dodajanjem drugih brezemisijskih tehnologij; določitvijo dodatnih metod in meril za akreditacijo preveriteljev; prilagoditvijo faktorja globe FuelEU na podlagi gibanja cen energije in spremembo numeričnega faktorja zneska globe FuelEU na podlagi indeksacije povprečnih stroškov električne energije v Uniji. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (68) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Komisija bi morala preveriti, ali lahko ponovno uporabi informacije in podatke, zbrane za namene Uredbe (EU) 2015/757, ko z izvedbenimi akti določa seznam sosednjih pristanišč za pretovarjanje zabojnikov, ki so izključena iz opredelitve pristanišč postanka; merila za oceno proizvodne zmogljivosti in razpoložljivosti RFNBO v sektorju pomorskega prometa in metodo za izračun faktorja razlike v ceni med obnovljivimi gorivi nebiološkega izvora in fosilnimi gorivi; specifikacije pravil za uporabo podcilja za RFNBO, če je ustrezno; podrobna merila glede sprejemljivosti tehnologij ter načina njihovega upravljanja, da bi se lahko štete za brezemisijske; informacije ladij, ki se nameravajo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale ali uporabljati brezemisijsko tehnologijo v pristaniščih, in postopek sporočanja teh informacij; predloge za standardizirane načrte spremljanja, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo; seznam mednarodnih standardov in referenc za certificiranje za prikaz dejanskih emisijskih faktorjev od rezervoarja do brazde; nadaljnje specifikacije pravil za dejavnosti preverjanja iz te uredbe; pravila glede pravic za dostop do podatkovne zbirke FuelEU ter njene funkcionalne in tehnične specifikacije ter vzorce dokumenta o skladnosti FuelEU.

¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (69) Glede na mednarodno razsežnost sektorja pomorskega prometa je treba dati prednost globalnemu pristopu k omejevanju intenzivnosti TPG energije, porabljene na krovu ladij, saj bi bil tak pristop zaradi širšega področja uporabe precej učinkovitejši. V tem okviru in z namenom lažjega oblikovanja mednarodnih pravil v okviru IMO bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe sporočati IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter IMO pošiljati ustrezne predloge, s čimer bi Unija nadaljevala svoja prizadevanja za spodbujanje ambicioznih ciljev za razogljičenje pomorskega sektorja na mednarodni ravni. Kadar se doseže dogovor o globalnem pristopu glede zadev, ki so pomembne za to uredbo, bi morala Komisija pregledati to uredbo, da bi jo, kadar je ustrezno, uskladila z mednarodnimi pravili.
- (70) Komisija bi morala zagotoviti izvajanje in razpoložljivost orodij za sodelovanje ter izmenjavo dobrih praks za sektor pomorskega prometa, kot so opredeljena v delovnem dokumentu služb Komisije z naslovom „Smernice za boljše pravno urejanje“.

- (71) Ker bo ta uredba povzročila dodatne stroške prilagajanja in upravne stroške, bi bilo treba skrbno spremljati splošno regulativno breme za sektor pomorskega prometa. Komisija bi morala v ta namen Evropskemu parlamentu in Svetu predstaviti poročilo z oceno delovanja te uredbe. Komisija bi morala v navedenem poročilu oceniti, v kolikšni meri so bili doseženi cilji te uredbe in v kolikšni meri je ta vplivala na konkurenčnost sektorja. Navedeno poročilo bi moralo zajemati tudi medsebojno vplivanje med to uredbo in drugimi ustreznimi pravnimi akti Unije, vključno z morebitnimi dejavnostmi in ukrepi, ki so bili ali bi lahko bili sprejeti za zmanjšanje skupnega stroškovnega pritiska na sektor pomorskega prometa.

- (72) Ker cilja te uredbe, in sicer koriščenja obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter nadomestnih virov energije s strani ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo države članice po vsej Uniji, so v teh pristaniščih ali iz njih izplujejo, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, ne da bi pri tem tvegale vzpostavitev ovir za notranji trg in izkrivljanje konkurence med pristanišči in med prevozniki v pomorskem prometu, temveč se zaradi svojega obsega in učinkov lažje dosežejo z uvedbo enotnih pravil na ravni Unije, ki ustvarjajo gospodarske spodbude za prevoznike v pomorskem prometu, da še naprej nemoteno delujejo, hkrati pa izpolnjujejo zahteve glede uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Poglavje I

Splošne določbe

Člen 1

Predmet urejanja in cilj

Ta uredba določa enotna pravila za:

- (a) mejno vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov (TPG) porabljene energije na krovu ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo države članice, so v teh pristaniščih ali iz njih izplujejo, in
- (b) obveznost oskrbe z električno energijo z obale ali brezemisijske tehnologije v pristaniščih pod jurisdikcijo države članice.

Cilj te uredbe je, da bi se povečala dosledna uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter nadomestnih virov energije v pomorskem prometu po vsej Uniji v skladu s ciljem, da se najpozneje do leta 2050 doseže podnebna nevtrálnost po vsej Uniji, in da bi se hkrati zagotovilo nemoteno delovanje pomorskega prometa, s čimer bi se ustvarila regulativna gotovost za koriščenje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter trajnostnih tehnologij ter preprečilo izkrivljanje na notranjem trgu.

Člen 2
Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vse ladje z bruto tonažo več kot 5 000 ton, ki so namenjene prevozu potnikov ali tovora v komercialne namene, ne glede na njihovo zastavo, v zvezi z:
 - (a) energijo porabljeno med svojim postankom v pristanišču postanka pod jurisdikcijo države članice;
 - (b) vso energijo, porabljeno pri plovbah iz pristanišča postanka pod jurisdikcijo države članice v pristanišče postanka pod jurisdikcijo države članice;
 - (c) ne glede na točko (b), polovico energije, porabljene pri plovbah s prihodom v pristanišče postanka ali odhodom iz pristanišča postanka v najbolj oddaljeni regiji pod jurisdikcijo države članice, in
 - (d) polovico energije, porabljene pri plovbah s prihodom v pristanišče postanka ali z odhodom iz tega pristanišča pod jurisdikcijo države članice, kadar je predhodno ali naslednje pristanišče postanka pod jurisdikcijo tretje države.
2. Komisija do 31. decembra 2025 sprejme izvedbene akte, s katerim določi seznam sosednjih pristanišč za pretovarjanje zabojnikov. Komisija nato na vsaki dve leti do 31. decembra ta seznam posodobi.

V izvedbenih aktih iz prvega pododstavka se pristanišče navede v seznamu kot sosednje pristanišče za pretovarjanje zabožnikov, kadar delež pretovarjanja zabožnikov, merjen v dvajsetčevljskem ekvivalentu, v zadnjem 12-mesečnem obdobju, za katero so na voljo ustrezni podatki, znaša več kot 65 % celotnega prometa z zabožniki tega pristanišča in kadar je to pristanišče zunaj Unije, vendar hkrati oddaljeno manj kot 300 navtičnih milj od pristanišča pod jurisdikcijo države članice.

Za namene teh izvedbenih aktov se šteje, da so zabožniki pretovorjeni, kadar se raztovorijo z ladje v pristanišče izključno zaradi natovarjanja na drugo ladjo.

Seznam sosednjih pristanišč za pretovarjanje zabožnikov, ki ga določi Komisija, ne vključuje pristanišč v tretji državi, za katera ta tretja država dejansko izvaja ukrepe, enakovredne ukrepom iz te uredbe.

Izvedbeni akti iz prvega pododstavka se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

3. Države članice lahko v zvezi z energijo, porabljeno na plovbah s potniškimi ladjami, ki niso potniške ladje za križarjenje, med pristaniščem postanka pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem postanka pod jurisdikcijo iste države članice, ki se nahaja na otoku z manj kot 200 000 stalnimi prebivalci, ter v zvezi z energijo, ki so jo porabile med postankom v pristanišču postanka na tem otoku, izvzamejo določene poti in pristanišča iz uporabe odstavka 1, točki (a) in (b). Te izjeme se ne uporabljajo po 31. decembru 2029. Države članice pred začetkom veljavnosti teh izjem o njih uradno obvestijo Komisijo. Komisija te izjeme objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
4. Države članice lahko v zvezi z energijo, ki jo ladje porabijo na plovbah med pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji in drugim pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji ter v zvezi z energijo, porabljeno med njihovim postankom v pristanišču v teh najbolj oddaljenih regijah, izvzamejo določene poti in pristanišča iz uporabe odstavka 1, točki (a) in (c). Te izjeme se ne uporabljajo po 31. decembru 2029. Države članice pred začetkom veljavnosti teh izjem o njih uradno obvestijo Komisijo. Komisija te izjeme objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

5. Države članice, ki nimajo skupne kopenske meje z nobeno drugo državo članico, lahko iz uporabe odstavka 1 izvzamejo potniške ladje, ki opravljajo čezmejno plovbo v okviru obveznosti javne službe ali pogodb o izvajanju javne službe do pristanišč postanka drugih držav članic. Te izjeme se ne uporabljajo po 31. decembru 2029. Države članice pred začetkom veljavnosti o njih uradno obvestijo Komisijo. Komisija te izjeme objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
6. Države članice lahko iz uporabe odstavka 1 izvzamejo potniške ladje, ki opravljajo prevoze v pomorskem prometu v smislu Uredbe (EGS) št. 3577/92 na podlagi obveznosti javne službe ali pogodb o izvajanju javne službe, ki so pred ... [datum začetka veljavnosti te uredbe] opravljale prevoze na določenih poteh med pristanišči postanka na celini in pristanišči postanka pod njihovo jurisdikcijo, ki se nahajajo na otoku ali v mestih Ceuta in Melilla. Te izjeme se ne uporabljajo po 31. decembru 2029. Države članice pred začetkom veljavnosti teh izjem o njih uradno obvestijo Komisijo. Komisija te izjeme objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Za namen uporabe tega odstavka se mesti Ceuta in Melilla štejeta za pristanišči postanka, ki se nahajata na otoku.

7. Ta uredba se ne uporablja za vojne ladje, pomožne vojaške ladje, ribiške ladje ali ladje za predelavo rib, lesene ladje enostavne gradnje, ladje brez mehanskega pogona ali ladje, ki so v državni lasti ali jih upravljajo države in se uporabljajo zgolj za nekomercialne namene.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „emisije toplogrednih plinov“ ali „emisije TPG“ pomeni izpust ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄) in didušikovega oksida (N₂O) v ozračje;
- (2) „biogoriva“ pomeni biogoriva, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 33, Direktive (EU) 2018/2001;
- (3) „bioplin“ pomeni bioplin, kakor je opredeljen v členu 2, drugi odstavek, točka 28, Direktive (EU) 2018/2001;
- (4) „reciklirana ogljična goriva“ pomeni reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 35, Direktive (EU) 2018/2001;
- (5) „obnovljiva goriva nebiološkega izvora“ (RFNBO) pomeni obnovljiva goriva nebiološkega izvora, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001;

- (6) „poljščine, ki se uporabljajo za živila in krmo“ pomeni poljščine, ki se uporabljajo za živila in krmo, kakor so opredeljene v členu 2, drugi odstavek, točka 40, Direktive (EU) 2018/2001;
- (7) „brezemisijska tehnologija“ pomeni tehnologijo, pri kateri, kadar se uporablja za zagotavljanje energije, ne prihaja do izpusta naslednjih toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v ozračje z ladij: ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄), didušikovih oksidov (N₂O), žveplovih oksidov (SO_x), dušikovih oksidov (NO_x) in lebdečih delcev (PM);
- (8) „nadomestni viri energije“ pomeni obnovljivo energijo, proizvedeno na krovu, ali električno energijo, dobavljeno pri oskrbi z električno energijo z obale;
- (9) „pomožni vetrni pogon“ pomeni delni ali polni pogon katere koli vrste ladje z vetrno energijo, katere izkoriščanje omogočajo pogonski sistemi na veter, kot so med drugim rotorska jadra, zmaji, trda ali toga jadra, mehka jadra, podtlačna krila ali turbine;
- (10) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče, v katerem se ladje ustavijo zaradi natovarjanja ali raztovarjanja tovora ali vkrcanja ali izkrcanja potnikov, pri čemer je izključeno ustavljanje zgolj z namenom oskrbe z gorivom, preskrbe, razbremenitve posadke, premikanja v suhem doku ali popravila ladje, njene opreme ali obojega; ustavljanje v pristanišču, ker ladja potrebuje pomoč ali je v stiski; ustavljanje zaradi prenosov z ladje na ladjo zunaj pristanišč; ustavljanje, ki je namenjeno izključno zavetju pred neugodnim vremenom ali je potrebno zaradi dejavnosti iskanja in reševanja; ter ustavljanje kontejnerskih ladij v sosednjem pristanišču za pretovarjanje zabojnikov, navedenem v seznamu izvedbenega akta, sprejetega na podlagi člena 2(2);
- (11) „plovba“ pomeni plovbo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (c), Uredbe (EU) 2015/757;

- (12) „najbolj oddaljena regija“ pomeni ozemlje iz člena 349 PDEU;
- (13) „družba“ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje in privolila, da prevzame vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja;
- (14) „bruto tonaža“ (BT) pomeni bruto tonažo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (e), Direktive (EU) 2015/757;
- (15) „zasidrana ladja“ pomeni zasidrano ladjo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (n), Uredbe (EU) 2015/757;
- (16) „ladja na sidrišču“ pomeni zasidrano ladjo, ki ni privezana na pomolu;
- (17) „porabljena energija na krovu“ pomeni količino energije, izraženo v megajoulih (MJ), ki jo ladja porabi za pogon in delovanje vse opreme na krovu bodisi na morju bodisi med privezom;
- (18) „od vrtine do brazde“ pomeni metodo za izračun emisij, pri kateri se upošteva vpliv TPG proizvodnje, prevoza, distribucije in porabe energije na krovu, tudi med zgorevanjem;

- (19) „intenzivnost TPG porabljene energije na krovu“ pomeni količino emisij TPG, izraženo v gramih ekvivalenta CO₂, ki je določena od vrtine do brazde, na MJ porabljene energije na krovu;
- (20) „emisijski faktor“ pomeni povprečno stopnjo emisije TGP glede na podatke o dejavnosti toka vira ob predvidevanju popolne oksidacije za zgorevanje in popolne pretvorbe za vse druge kemijske reakcije;
- (21) „kategorija ladje za plovbo v ledu“ pomeni oznako, ki jo ladji dodelijo pristojni nacionalni organi države zastave ali organizacija, ki jo ta država priznava, in ki kaže, da je ladja namenjena plovbi v ledu;
- (22) „rob ledu“ pomeni vsako razmejitev med odprtim morjem in morskim ledom v določenem trenutku, ne glede na to, ali gre za nepremični ali plavajoči led, kot je navedeno v odstavku 4.4.8 nomenklature Svetovne meteorološke organizacije o morju in ledu iz marca 2014;
- (23) „plovba v ledu“ pomeni plovbo ladje, ki je kategorizirana za plovbo v ledu, v morskem območju na robu ledu;
- (24) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni sistem za oskrbo zasidranih ladij z električno energijo, nizko- ali visokonapetostnim izmeničnim ali enosmernim tokom, vključno z napravami na ladji in v pristanišču, kadar neposredno napaja glavno razdelilno ploščo za napajanje nepogonske opreme, delovne obremenitve pri izvajanju storitev ali polnjenje sekundarnih baterij;

- (25) „potreba po električni energiji med privezom“ pomeni potrebo zasidrane ladje po električni energiji za pokrivanje vseh energijskih potreb na krovu;
- (26) „ugotovljena skupna potreba zasidrane ladje po električni energiji“ pomeni najvišjo vrednost, izraženo v kilovatih, skupne potrebe zasidrane ladje po električni energiji, tudi pri oskrbi nepogonske opreme in med pretovarjanjem;
- (27) „preveritelj“ pomeni pravni subjekt, ki izvaja dejavnosti preverjanja in ki ga je akreditiral nacionalni akreditacijski organ na podlagi Uredbe (ES) št. 765/2008 in to uredbo;
- (28) „dokument o skladnosti FuelEU“ pomeni dokument za posamezno ladjo, ki ga družbi izda preveritelj in ki potrjuje, da je ta ladja v določenem poročevalnem obdobju izpolnjevala zahteve iz te uredbe;
- (29) „potniška ladja“ pomeni potniško ladjo, kakor je opredeljena v členu 2, točka (i), Direktive (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta¹;
- (30) „potniška ladja za križarjenje“ pomeni potniško ladjo, ki nima krova za tovor in je zasnovana izključno za komercialni prevoz potnikov s prenočiščem med plovbo po morju;
- (31) „kontejnerska ladja“ pomeni ladjo, ki je zasnovana izključno za prevoz zabojnikov v podpalubju in na krovu;

¹ Direktiva (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva (UL L 132, 21.5.2016, str. 58).

- (32) „neskladni postanek v pristanišču“ pomeni postanek v pristanišču, med katerim ladja ne izpolnjuje zahteve iz člena 6(1) in za katerega se ne uporablja nobena od izjem iz člena 6(5);
- (33) „najmanj ugodna pot“ pomeni ogljično najbolj intenzivne postopke pridobivanja, ki se uporabljajo za katero koli gorivo;
- (34) „ekvivalent CO₂“ pomeni mersko enoto, ki se uporablja za izračun emisij iz CO₂, CH₄ in N₂O na podlagi njihovega potenciala globalnega segrevanja s pretvorbo količin CH₄ in N₂O v ekvivalentno količino CO₂ z enakim potencialom globalnega segrevanja;
- (35) „stanje skladnosti“ pomeni merilo presežka skladnosti ali primanjkljaja skladnosti ladje glede na mejne vrednosti letne povprečne intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje ali podcilj za RFNBO, ki se izračuna v skladu z delom A Priloge IV;
- (36) „presežek skladnosti“ pomeni stanje skladnosti s pozitivno vrednostjo;
- (37) „primanjkljaj skladnosti“ pomeni stanje skladnosti z negativno vrednostjo;
- (38) „skupno združeno stanje skladnosti“ pomeni vsoto stanj skladnosti vseh ladij, vključenih v zbiranje skladnosti;

- (39) „upravni organ pristanišča“ pomeni upravni organ pristanišča, kakor je opredeljen v členu 2, točka 5, Uredbe (EU) 2017/352;
- (40) „država upravljavka“ pomeni državo članico, ki je določena z uporabo člena 3gf(1) Direktive 2003/87/ES, v povezavi z družbo v smislu te uredbe, brez poseganja v izbiro pristojnih organov, odgovornih v zadevni državi članici;
- (41) „poročevalno obdobje“ pomeni obdobje od 1. januarja do 31. decembra leta, v katerem se spremljajo in beležijo informacije iz te uredbe, v katerem se podatki za plovbe, ki se začnejo in končajo v dveh različnih koledarskih letih, upoštevajo v zadevnem koledarskem letu;
- (42) „obdobje preverjanja“ pomeni koledarsko leto, ki neposredno sledi poročevalnemu obdobju.

Poglavje II

Zahteve glede energije, porabljene na krovu ladij

Člen 4

Mejna vrednost intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje

1. Letna povprečna intenzivnost TGP porabljene energije na krovu ladje v poročevalnem obdobju ne presega mejne vrednosti iz odstavka 2.
2. Mejna vrednost iz odstavka 1 se izračuna z znižanjem referenčne vrednosti 91,16 gramov ekvivalenta CO₂ na MJ za naslednje odstotne deleže:
 - 2 % od 1. januarja 2025;
 - 6 % od 1. januarja 2030;
 - 14,5 % od 1. januarja 2035;
 - 31 % od 1. januarja 2040;
 - 62 % od 1. januarja 2045;
 - 80 % od 1. januarja 2050.

3. Intenzivnost TGP porabljene energije na krovu ladje se izračuna kot količina emisij TGP na enoto energije v skladu z metodologijo iz Priloge I.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 28 za spremembo Priloge II, da se vključijo emisijski faktorji od vrtine do brazde, povezani z morebitnimi novimi viri energije, ali da se prilagodijo obstoječi emisijski faktorji, da se zagotovi skladnost s prihodnjimi mednarodnimi standardi ali pravnimi akti Unije na področju energije, v skladu z najboljšim dostopnim znanstvenim in tehničnim znanjem.

Člen 5

Uporaba obnovljivih goriv nebiološkega izvora

1. Za izračun intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje se lahko od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2033 uporabi pomnožitveni faktor „2“, da se ladja nagradi za uporabo RFNBO. Metodologija za izračun je navedena v Prilogi I.
2. Komisija na podlagi podatkov, zabeleženih v podatkovni zbirki FuelEU iz člena 19, in najpozneje 18 mesecev po koncu vsakega poročevalnega obdobja spremlja, izračuna in vsako leto objavi delež RFNBO v letni porabljeni energiji na krovu ladij, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.

3. Če je delež RFNBO iz odstavka 2 v poročevalnem obdobju 2031 manjši od 1 %, se podcilj 2 % od 1. januarja 2034 uporablja za taka goriva v okviru letne porabljene energije na krovu ladij, pri čemer se upošteva odstavek 5.
4. Odstavek 3 se ne uporablja, kadar se na podlagi rezultatov spremljanja iz odstavka 2, ki so na voljo pred 1. januarjem 2033, izkaže, da delež iz odstavka 2 presega 2 %.
5. Če na podlagi dejavnosti spremljanja iz odstavka 2 in po oceni Komisije obstajajo dokazi o nezadostni proizvodni zmogljivosti in razpoložljivosti RFNBO v pomorskem sektorju, neenakomerni geografski porazdelitvi ali previsoki ceni teh goriv, se podcilj iz odstavka 3 ne uporablja.
6. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi merila za oceno iz odstavka 5 in metodo za izračun faktorja razlike v ceni med RFNBO in fosilnimi gorivi iz polja 14 tabele iz dela B Priloge IV. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).
7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 28, da:
 - (a) dopolni odstavek 5 tega člena z dodatnimi elementi;
 - (b) obvešča o neuporabi podcilja iz odstavka 3 tega člena, ki izhaja iz spremljanja iz odstavka 2 tega člena, ali ocene iz odstavka 5 tega člena.

8. Kadar se podcilj iz odstavka 3 tega člena uporablja, Komisija do 31. decembra 2033 sprejme izvedbene akte, v katerih podrobneje opredeli pravila za uporabo odstavka 3 tega člena, kar zadeva:

- (a) preverjanje in izračun iz člena 16;
- (b) mehanizme prilagodljivosti, ki se uporabljajo, iz členov 20 in 21;
- (c) ustrezne globe FuelEU iz člena 23 in Priloge IV.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

9. Kadar je ustrezno, se podcilj iz odstavka 3 tega člena ne uporablja za ladjo, ki dokaže, da se za enak delež letne porabljene energije na krovu uporabljajo druga goriva, ki zagotavljajo enakovredne prihranke emisij TGP in so certificirana na podlagi člena 10 te uredbe, razen biogoriv iz dela B Priloge IX k Direktivi (EU) 2018/2001.

10. Ta člen se ne uporablja za delež letne porabljene energije na krovu ladij, ki se oskrbujejo z električno energijo z obale.

Člen 6

Dodatne zahteve za brezemisijsko energijo med privezom

1. Od 1. januarja 2030 se ladja, privezana na pomolu v pristanišču postanka, ki spada na področje uporabe člena 9 Uredbe (EU) 2023/...⁺ in ki je pod jurisdikcijo države članice, priključi na oskrbo z električno energijo z obale in jo uporablja za vse potrebe po električni energiji med privezom.
2. Od 1. januarja 2035 se ladja, privezana na pomolu v pristanišču postanka, ki ne spada na področje uporabe člena 9 Uredbe (EU) 2023/...⁺, ki je pod jurisdikcijo države članice in kadar je na pomolu na voljo oskrba z električno energijo z obale, priključi na to oskrbo z električno energijo z obale in jo uporablja za vse potrebe po električni energiji med privezom.
3. Od 1. januarja 2030 in do 31. decembra 2034 se lahko država članica po posvetovanju z ustreznimi deležniki in, kadar je ustrezno, tudi z upravnim organom pristanišča odloči, da se ladja, ki je privezana na pomolu v pristanišču postanka pod njeno jurisdikcijo, ki ne spada na področje uporabe člena 9 Uredbe (EU) 2023/...⁺, oziroma v določenih delih takega pristanišča, priključi na oskrbo z električno energijo z obale in jo uporablja za vse potrebe po električni energiji med privezom. Država članica uradno obvesti Komisijo o svoji odločitvi v zvezi s to zahtevo eno leto pred njeno uporabo. Taka zahteva se mora uporabljati od začetka poročevalnega obdobja. Komisija objavi informacije v *Uradnem listu Evropske unije* ter javno dostopen posodobljen seznam zadevnih pristanišč. Zadevni seznam je zlahka dostopen.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

4. Odstavki 1, 2 in 3 se uporabljajo za:
- (a) kontejnerske ladje;
 - (b) potniške ladje.
5. Odstavki 1, 2 in 3 se ne uporabljajo za ladje, ki:
- (a) so privezane na pomolu manj kot dve uri, izračunano na podlagi časa prihoda in časa odhoda, spremljanih in evidentiranih v skladu s členom 15;
 - (b) med privezom na pomolu uporabljajo brezemisijske tehnologije, ki izpolnjujejo splošne zahteve za take tehnologije iz Priloge III ter so navedene in opredeljene v delegiranih in izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z odstavkoma 6 in 7 tega člena, za vse potrebe po električni energiji med privezom na pomolu;
 - (c) morajo opraviti nenačrtovan postanek, ki ni opravljen sistematično, v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju, tj. zaradi nepredvidenih okoliščin, na katere ladja ne more vplivati, razen tistih, ki so že izključene na podlagi člena 3, točka 10;
 - (d) se zaradi nerazpoložljivosti priključnih mest za oskrbo z električno energijo z obale v pristanišču ne morejo priključiti na to oskrbo;
 - (e) se ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, ker je izjemoma ogrožena stabilnost električnega omrežja zaradi nezadostne razpoložljive električne energije z obale, da bi zadostili potrebam zasidrane ladje po električni energiji;

- (f) se ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, ker naprava na kopnem v pristanišču ni združljiva z opremo ladje za oskrbo z električno energijo z obale, pod pogojem, da je naprava za povezavo s kopnim na krovu ladje certificirana v skladu s tehničnimi specifikacijami iz Priloge II k Uredbi (EU) 2023/...⁺ za sisteme povezave morskih ladij s kopnim;
 - (g) za omejeno obdobje zahtevajo uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah, ki neposredno ogrožajo življenje, ladjo ali okolje, ali iz drugih razlogov višje sile;
 - (h) medtem ko ostanejo priključene na oskrbo z električno energijo z obale, za obdobje, omejeno na nujno potrebno, zahtevajo uporabo proizvodnje energije na krovu za preskuse vzdrževanja ali delovanja, ki se izvajajo na zahtevo inšpektorja pristojnega organa ali predstavnika priznane organizacije, ki opravlja pregled ali inšpekcijski pregled.
6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje in redno posodabljanje delegiranih aktov v skladu s členom 28, da se neizčrpana tabela iz Priloge III spremeni tako, da se doda druge brezemisijske tehnologije v smislu člena 3, točka 7.
7. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobna merila za sprejetje, vključno z opredelitvijo meja sistema in zahtevami za certificiranje, za katere se šteje, da izpolnjujejo splošne zahteve za brezemisijske tehnologije iz Priloge III, vključno s prihodnjimi posodobitvami.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

Izvedbeni akti v zvezi s seznamom obstoječih tehnologij iz Priloge III se sprejmejo do 30. junija 2024. Izvedbeni akti v zvezi z vsemi novimi tehnologijami se sprejmejo brez nepotrebnega odlašanja, ko druge tehnologije iz Priloge III postanejo dostopne.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

8. Ladje pred vstopom v pristanišča vnaprej obvestijo pristojni organ države članice, v kateri je pristanišče postanka, ali kateri koli ustrezno pooblaščen subjekt o svoji nameri o priključitvi na oskrbo z električno energijo z obale, ali o svoji nameri, da bodo uporabljale brezemisijško tehnologijo v skladu z odstavkom 5, točka (b). Ladje, ki se nameravajo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, navedejo tudi količino moči, ki naj bi jo potrebovale med postankom v pristanišču.

Po prejemu informacij od ladje v zvezi s priključitvijo na oskrbo z električno energijo z obale iz prvega pododstavka pristojni organ države članice, v kateri je pristanišče postanka, ali kateri koli ustrezno pooblaščen subjekt ladji potrdi, ali je na voljo priključitev na oskrbo z električno energijo z obale.

Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih so določene informacije, ki jih je treba zagotoviti v skladu s prvim in drugim pododstavkom, in postopek za zagotavljanje teh informacij. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

9. Pristojni organ države članice, v kateri je pristanišče postanka, ali kateri koli ustrezno pooblaščen subjekt po posvetovanju z upravnim organom pristanišča, kadar je to ustrezno, določi ter v podatkovno zbirko FuelEU brez odlašanja vnese naslednje informacije:
- (a) uporabo izjeme iz odstavka 5;
 - (b) neskladnost ladje z zahtevami iz odstavkov 1, 2 in 3, kadar se ne uporablja nobena od izjem iz odstavka 5.
10. Od 1. januarja 2035 je v pristaniščih, za katera veljajo zahteve iz člena 9 Uredbe (EU) 2023/...⁺, mogoče uporabiti le izjeme iz odstavka 5, točke (d), (e) in (f), za največje število postankov v pristaniščih, ki ustreza 10 % skupnega števila postankov ladje v pristanišču v poročevalnem obdobju, zaokroženo na najbližje celo število, kadar je to ustrezno, ali za največ 10 postankov v pristanišču v zadevnem poročevalnem obdobju, odvisno od tega, katero število je nižje.

Postanek v pristanišču se ne upošteva za namene skladnosti s to določbo, kadar družba na podlagi izmenjave informacij iz odstavka 8 dokaže, da ni mogla z razumno gotovostjo vedeti, da se ladja ne bo mogla priključiti na oskrbo z električno energijo z obale zaradi katerega koli razloga iz odstavka 5, točke (d), (e) ali (f).

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

11. Država članica se lahko odloči, da za kontejnerske ladje ali potniške ladje na sidrišču v pristanišču ali nekaterih delih pristanišča pod njeno jurisdikcijo veljajo enake obveznosti iz te uredbe kot za ladje med privezom na pomolu. Država članica uradno obvesti Komisijo o svoji odločitvi v zvezi s to zahtevo eno leto pred njeno uporabo. Taka odločitev se mora uporabljati od začetka poročevalnega obdobja. Komisija objavi informacije v *Uradnem listu Evropske unije* ter javno dostopen posodobljen seznam zadevnih pristanišč. Zadevni seznam je zlahka dostopen.

Poglavje III

Skupna načela in certificiranje

Člen 7

Skupna načela za spremljanje in poročanje

1. Družbe v skladu s členi 8, 9 in 10 za vsako od svojih ladij med poročevalnim obdobjem spremljajo ustrezne podatke in poročajo o njih. To spremljanje in poročanje izvajajo v vseh pristaniščih pod jurisdikcijo države članice in za vse plovbe iz člena 2(1).

2. Spremljanje in poročanje sta v vsakem trenutku celovita in zajemata porabljeno energijo na krovu ladij na morju ali med privezom. Družbe izvajajo ustrezne ukrepe za preprečevanje kakršnih koli vrzeli v podatkih v poročevalnem obdobju.
3. Spremljanje in poročanje sta skladna in primerljiva skozi čas. V ta namen družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nize podatkov, za katere veljajo spremembe, ki jih oceni preveritelj. Družbe omogočijo razumno zagotavljanje celovitosti podatkov, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.
4. Družbe vsaj pet let pridobivajo, analizirajo in hranijo vse podatke in dokumentacijo, pridobljene pri spremljanju, vključno s predpostavkami, sklicevanji, emisijskimi faktorji, dobavnicami za ladijsko gorivo, kot so dopolnjene v skladu s Prilogo I, ter podatke o dejavnostih in vse druge informacije, potrebne za preverjanje skladnosti s to uredbo, in sicer na pregleden in natančen način v tiskani ali elektronski obliki, tako da lahko preveritelj določi intenzivnost TGP porabljene energije na krovu ladij.
5. Pri izvajanju dejavnosti spremljanja in poročanja iz členov 8, 9, 10 in 15 te uredbe se, kadar je ustrezno, uporabijo informacije in podatki, zbrani za namene Uredbe (EU) 2015/757.

Člen 8
Načrt spremljanja

1. Družbe do 31. avgusta 2024 za vsako od svojih ladij preveriteljem predložijo načrt spremljanja, v katerem navedejo metodo, ki so jo izbrale izmed metod iz Priloge I, za spremljanje količine, vrste in emisijskega faktorja porabljene energije na krovu ladij ter drugih ustreznih informacij in poročanje o njih.
2. Družbe za ladje, ki bodo prvič spadale na področje uporabe te uredbe po 31. avgustu 2024, preveritelju predložijo načrt spremljanja brez nepotrebnega odlašanja, najpozneje pa dva meseca po prvem postanku vsake ladje v pristanišču pod jurisdikcijo države članice.
3. Načrt spremljanja vključuje celovito in pregledno dokumentacijo ter vsebuje vsaj naslednje elemente:
 - (a) identifikacijo in vrsto ladje, vključno z njenim imenom, njeno identifikacijsko številko Mednarodne pomorske organizacije (IMO), njenim registrskim ali matičnim pristaniščem in imenom lastnika ladje;
 - (b) ime družbe ter naslov, telefonsko številko in naslov elektronske pošte kontaktne osebe;

- (c) opis sistemov za pretvorbo energije, nameščenih na krovu, in s tem povezano zmogljivost, izraženo v megavatih (MW);
- (d) za ladje iz člena 6(4), točka (b), opis standardov in značilnosti opreme, ki omogoča povezavo z oskrbo z električno energijo z obale, ali brezemisijske tehnologije;
- (e) vrednost ugotovljene skupne potrebe zasidrane ladje po električni energiji, kot je določeno v skladu z njenim uravnavanjem odjema električne energije ali pregledom električne obremenitve, ki se uporablja za dokazovanje skladnosti s praviloma 40 in 41 poglavja II-1 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS), kot jo je odobril upravni organ države zastave ali priznana organizacija, kot je opredeljena v Kodeksu IMO za priznane organizacije, sprejetem z resolucijama MEPC.237(65) in MSC.349(92); če ladja navedene vrednosti ne more navesti, se upošteva vrednost 25 % skupne maksimalne neprekinjene zmogljivosti glavnih motorjev ladje, kot je določeno v njihovem spričevalu EIAPP, izdanem v skladu z Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL), ali, če za motorje ni potrebno spričevalo EIAPP, na napisni ploščici motorjev;
- (f) opis predvidenih virov energije za uporabo na krovu med plovbo in na privezu, da se izpolnijo zahteve iz členov 4 in 6;

- (g) opis postopkov za spremljanje porabe goriva ladje in energija, ki jo zagotavljajo nadomestni viri energije ali brezemisijska tehnologija;
- (h) opis postopkov za spremljanje emisijskih faktorjev od vrtine do rezervoarja ter od rezervoarja do brazde pri energiji, ki se uporablja na krovu, ter poročanje o njih v skladu z metodami, določenimi v členu 10 ter prilogah I in II;
- (i) opis postopkov, ki se uporabljajo za spremljanje celovitosti seznama plovb;
- (j) opis postopkov, ki se uporabljajo za določanje podatkov o dejavnosti po posameznih plovbah, vključno s postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje časa, preživetega na morju med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda, ter trajanjem priveza;
- (k) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za posodobitev katerih koli podatkov v načrtu spremljanja v poročevalnem obdobju;
- (l) opis metode, ki jo je treba uporabiti za določitev nadomestnih podatkov, ki se lahko uporabljajo za zapolnitev vrzeli v podatkih oziroma za odkrivanje in odpravljanje napak v podatkih;
- (m) evidenčni list sprememb, v katerem se evidentirajo vse podrobnosti zgodovine sprememb;

- (n) kadar družba zaprosi, da se dodatna energija, porabljena iz naslova kategorije ladje za plovbo v ledu, izključi iz izračuna energije, porabljene na krovu ladje, informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu;
 - (o) kadar družba zaprosi, da se dodatna energija, porabljena zaradi plovbe v ledu, izključi iz izračuna energije, porabljene na krovu ladje, informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu in opis preverljivega postopka za spremljanje prepotovane razdalje med celotno plovbo, pa tudi prepotovane razdalje med plovbo v ledu;
 - (p) za ladjo, opremljeno s pomožnim vetrnim pogonom, opis nameščene vetrne pogonske opreme na krovu ter vrednosti P_{Wind} in P_{Prop} , kot sta opredeljeni v Prilogi I.
4. Družbe uporabljajo standardizirane načrte spremljanja, pripravljene na podlagi predlog. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi navedene predloge, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

Člen 9

Spremembe načrta spremljanja

1. Družbe redno in vsaj enkrat letno preverjajo, ali se v načrtu spremljanja ladje upoštevata narava in delovanje ladje ter ali je podatke, ki jih vsebuje, mogoče izboljšati, popraviti ali posodobiti.
2. Družbe brez nepotrebnega odlašanja spremenijo načrt spremljanja, kadar pride do enega od naslednjih primerov:
 - (a) družba se zamenja;
 - (b) začnejo se uporabljati novi sistemi za pretvorbo energije, nove vrste energije, novi sistemi za priključitev na oskrbo z električno energijo z obale ali novi nadomestni viri energije ali nove brezemisijske tehnologije;
 - (c) zaradi uporabe novih vrst merilne opreme, novih metod vzorčenja ali metod analize ali iz drugih razlogov se spremeni razpoložljivost podatkov, kar lahko vpliva na natančnost zbranih podatkov;
 - (d) družbe, preveritelji ali pristojni organi so ugotovili, da podatki, ki izhajajo iz uporabljene metode spremljanja, niso pravilni;

- (e) preveritelji so ugotovili, da del načrta spremljanja ni v skladu z zahtevami iz te uredbe, in preveritelj od družbe zahteva, da ga spremeni v skladu s členom 11(1);
 - (f) družbe, preveritelji ali pristojni organi so ugotovili, da metode za preprečevanje podatkovnih vrzeli in opredelitev napak v podatkih niso ustrezne za zagotovitev natančnosti, popolnosti in preglednosti podatkov.
3. Družbe brez nepotrebnega odlašanja uradno obvestijo preveritelje o vseh predlogih za spremembo načrta spremljanja.

Člen 10

Certificiranje goriv in emisijskih faktorjev

1. Kadar je treba biogoriva, bioplin, RFNBO in reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljeni v Direktivi (EU) 2018/2001, upoštevati za namene iz člena 4(1) te uredbe, se uporabljajo naslednja pravila:
- (a) za biogoriva in bioplin, ki niso v skladu s trajnostnimi merili in merili za prihranek emisij TGP iz člena 29 Direktive (EU) 2018/2001 ali ki se proizvajajo iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za navedeno vrsto goriva najmanj ugodna pot fosilnih goriv;

- (b) za RFNBO in reciklirana ogljična goriva, ki ne izpolnjujejo pragov za prihranek emisij TGP iz člena 25(2) Direktive (EU) 2018/2001, se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za navedeno vrsto goriva najmanj ugodna pot fosilnih goriv.
2. Za goriva, ki niso zajeta v odstavku 1, se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za zadevno vrsto goriva najmanj ugodna pot fosilnih goriv, razen če so bila certificirana v skladu s pravnimi akti Unije v zvezi z notranjimi trgi z obnovljivimi plini, zemeljskim plinom in vodikom, s čimer se vzpostavi prag za prihranek emisij TGP in s tem povezana metodologija za izračun emisij TGP iz proizvodnje takih goriv.
3. Družbe na podlagi dobavnic za ladijsko gorivo, dopolnjenih v skladu s Prilogo I k tej uredbi, zagotovijo natančne, popolne in zanesljive podatke o intenzivnosti emisij TGP in trajnostnih značilnostih goriv, ki se upoštevajo za namene iz člena 4(1) te uredbe, ki so bili certificirani v okviru sistema, ki ga Komisija priznava v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001 ali, kadar je to ustrezno, zadevnih določb pravnih aktov Unije v zvezi z notranjimi trgi z obnovljivimi plini, zemeljskim plinom in vodikom.

4. Družbe ne smejo odstopati od privzetih vrednosti za emisijske faktorje od vrtine do rezervoarja, določenih v Prilogi II k tej uredbi za fosilna goriva. Družbe so brez poseganja v odstavek 1 upravičene do odstopanja od privzetih vrednosti za emisijske faktorje od vrtine do rezervoarja, določenih v Prilogi II k tej uredbi, pod pogojem, da so dejanske vrednosti certificirane v okviru sistema, ki ga priznava Komisija. Navedeno certificiranje se za biogoriva, bioplin, RFNBO in reciklirana ogljična goriva opravi v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001 ali, kadar je to ustrezno, v skladu z zadevnimi določbami pravnih aktov Unije v zvezi z notranjimi trgi z obnovljivimi plini, zemeljskim plinom in vodikom.
5. Družbe imajo pravico do odstopanja od privzetih vrednosti za emisijske faktorje od rezervoarja do brazde, določene v Prilogi II, razen za emisijske faktorje CO₂ od rezervoarja do brazde za fosilna goriva, pod pogojem, da so dejanske vrednosti certificirane z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij.
6. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih opredeli, kateri mednarodni standardi in reference za certificiranje so dopustni za prikaz dejanskih emisijskih faktorjev od rezervoarja do brazde. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

Poglavje IV

Preverjanje in akreditacija

Člen 11

Ocenjevanje načrta spremljanja in spremenjenega načrta spremljanja

1. Preveritelj za vsako ladjo in v primeru zamenjave preveritelja oceni skladnost načrta spremljanja z zahtevami iz členov 7, 8 in 9. Kadar se z oceno preveritelja ugotovijo neskladnosti z navedenimi zahtevami, zadevna družba pred začetkom poročevalnega obdobja brez nepotrebne odlašanja ustrezno spremeni svoj načrt spremljanja in spremenjeni načrt predloži preveritelju v dokončno oceno. Zadevna družba se s preveriteljem dogovori o časovnem okviru, potrebnem za uvedbo navedenih sprememb. Ta časovni okvir v nobenem primeru ne sme trajati dlje kot do začetka poročevalnega obdobja.
2. Spremembe načrta spremljanja na podlagi člena 9(2), točke (b), (c) in (d), oceni preveritelj. Preveritelj na podlagi navedene ocene zadevno družbo uradno obvesti, ali so navedene spremembe skladne z zahtevami iz členov 7, 8 in 9.

3. Potem ko sta bila načrt spremljanja in spremenjeni načrt spremljanja zadovoljivo ocenjena, ju preveritelj evidentira v podatkovni zbirki FuelEU. Načrt spremljanja in spremenjeni načrt spremljanja sta dostopna državi upravljavki.

Člen 12

Splošne obveznosti in načela za preveritelje

1. Preveritelj je neodvisen od družbe ali od upravljavca ladje, dejavnosti, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe, pa opravlja v javnem interesu. V ta namen in da se preprečijo morebitna nasprotja interesov, niti preveritelj niti kateri koli del pravnega subjekta, ki mu pripada, ni družba, upravljavec ladje ali lastnik družbe. Poleg tega preveritelj ni v lasti družbe, upravljavca ladje ali lastnika družbe ter z družbo ni v odnosih, ki bi lahko vplivali na njegovo neodvisnost in nepristranskost.
2. Preveritelj oceni zanesljivost, verodostojnost, natančnost in popolnost podatkov in informacij v zvezi s količino, vrsto in emisijskim faktorjem porabljene energije na krovu ladij, zlasti:
 - (a) pripisovanja porabe goriva in uporabe nadomestnih virov energije med plovbo in privezom;
 - (b) sporočenih podatkov o porabi goriva ter s tem povezanih meritev in izračunov;

- (c) izbire in uporabe emisijskih faktorjev;
- (d) uporabe oskrbe z električno energijo z obale ali uporabe katere koli od izjem, evidentiranih v podatkovni zbirki FuelEU, v skladu s členom 6(9), točka (a);
- (e) podatkov, zahtevanih na podlagi člena 10(3).

3. Ocena iz odstavka 2 temelji na naslednjih preudarkih:

- (a) ali so sporočeni podatki skladni glede na ocenjene podatke, temelječe na podatkih sledenja ladje in njenih značilnostih, kot je vgrajena moč motorja;
- (b) ali v sporočenih podatkih ni nedoslednosti, zlasti če se skupna količina goriva, ki ga letno nabavi posamezna ladja, primerja z zbirno porabo goriva na plovbah;
- (c) ali so bili podatki zbrani v skladu z veljavnimi pravili, ter
- (d) ali so zadevne evidence ladje celovite in skladne.

Člen 13
Postopki preverjanja

1. Preveritelj ugotovi morebitna tveganja v zvezi s postopkom spremljanja in poročanja, tako da sporočeno količino, vrsto in emisijski faktor porabljene energije na krovu ladij primerja z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja. Kadar se ugotovijo bistvena odstopanja, preveritelj opravi dodatne analize.
2. Preveritelj ugotovi morebitna tveganja v zvezi z različnimi koraki izračunov, tako da pregleda vse vire podatkov in metodologije, ki jih je uporabila zadevna družba.
3. Preveritelj upošteva vse učinkovite metode za nadzor nad tveganji, ki jih zadevna družba uporablja za znižanje ravni negotovosti, ki so povezane z natančnostjo, specifično za uporabljene metode spremljanja.
4. Zadevna družba na zahtevo preveritelja zagotovi vse dodatne informacije, ki preveritelju omogočajo, da izvede svoje dejavnosti preverjanja. Preveritelj, kadar je potrebno, med postopkom preverjanja opravi preglede, da ugotovi, ali so sporočeni podatki in informacije zanesljivi, verodostojni, natančni in popolni. V primeru dvoma lahko preveritelj opravi obiske na kraju samem v prostorih družbe ali na krovu ladje. Družba preveritelju omogoči dostop do svojih prostorov ali do ladje, da olajša dejavnosti preverjanja.

5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi podrobneje določi pravila za dejavnosti preverjanja iz te uredbe, vsaj v zvezi z naslednjimi elementi: kompetencami preveriteljev; dokumenti, ki jih morajo družbe predložiti preveriteljem; oceno skladnosti načrta spremljanja in spremenjenega načrta spremljanja; oceno tveganja, vključno s pregledi, ki jih morajo izvesti preveritelji; preverjanjem poročila FuelEU iz člena 15(3); ravno pomembnosti; razumnim zagotovitom preveriteljev; napačnimi navedbami in neskladnostmi; vsebino poročila o preverjanju; priporočili za izboljšave; obiski na kraju samem ter komuniciranjem med družbami, preveritelji, pristojnimi organi in Komisijo. Pravila, določena v navedenih izvedbenih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členih 11 in 12 ter v tem členu, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

Člen 14

Akreditacija preveriteljev

1. Preveritelje za dejavnosti preverjanja, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, akreditira nacionalni akreditacijski organ na podlagi Uredbe (ES) št. 765/2008. Nacionalni akreditacijski organ do konca vsakega leta Komisijo uradno obvesti o seznamu akreditiranih preveriteljev skupaj z vsemi zadevnimi kontaktnimi informacijami.

2. Kadar ta uredba ne vsebuje nobenih posebnih določb o akreditaciji preveriteljev, se uporabljajo ustrezne določbe Uredbe (ES) št. 765/2008.
3. Preveritelji morajo vedno imeti zadostna sredstva in osebje, ki jim omogočajo, da obvladujejo velikost flote, za katero opravljajo dejavnosti preverjanja na podlagi te uredbe. Preveritelji morajo zlasti vedno imeti zadostno strokovno znanje, še posebej s področja pomorskega prometa, ki jim omogoča opravljanje nalog, zahtevanih na podlagi te uredbe. Sposobni so dodeliti sredstva in osebje za vsak kraj dela, kadar in kot je potrebno za opravljanje nalog, zahtevanih na podlagi te uredbe.
4. Pristojni organ, ki ugotovi neskladnost dejavnosti preveritelja v okviru področja uporabe te uredbe, obvesti pristojni organ države članice, katere nacionalni akreditacijski organ je preveritelja akreditiral. Pristojni organ države članice nacionalnega akreditacijskega organa od svojega nacionalnega akreditacijskega organa zahteva, da navedene informacije upošteva v okviru svojih dejavnosti nadzora.

5. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 28 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe z določitvijo dodatnih metod in meril za akreditacijo preveriteljev vsaj v zvezi z naslednjimi elementi: zahtevo za akreditacijo za dejavnosti preverjanja v okviru področja uporabe te uredbe; oceno preveriteljev s strani nacionalnih akreditacijskih organov; dejavnostmi nadzora, ki jih izvedejo nacionalni akreditacijski organi, da potrdijo nadaljnjo akreditacijo; upravnimi ukrepi, ki jih je treba sprejeti, če preveritelj ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe, ter zahtevami, ki jih morajo izpolnjevati nacionalni akreditacijski organi, da so usposobljeni za akreditiranje preveriteljev za dejavnosti preverjanja s področja uporabe te uredbe, vključno s sklicevanjem na harmonizirane standarde. Metode in merila, določeni v takih delegiranih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členih 11, 12 in 13, ter ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

Poglavje V

Evidentiranje, preverjanje, poročanje in ocenjevanje skladnosti

Člen 15

Spremljanje in evidentiranje

1. Od 1. januarja 2025 naprej družbe na podlagi načrta spremljanja iz člena 8 in po oceni navedenega načrta, ki jo opravi preveritelj, za vsako ladjo, ki pripluje v pristanišče postanka ali iz njega izpluje, in za vsako plovbo iz člena 2(1) spremljajo in evidentirajo naslednje informacije:
 - (a) pristanišče odhoda in pristanišče prihoda, vključno z datumom in časom odhoda in prihoda ter trajanjem priveza;
 - (b) za vsako ladjo, za katero se uporablja člen 6(1), priključitev na oskrbo z električno energijo z obale in njeno uporabo ali uveljavljanje katerih koli izjem iz člena 6(5), kot je potrjeno na podlagi člena 6(9), točka (a), kadar je to ustrezno;
 - (c) količino vsake vrste goriva, porabljenega med privezom in na morju;

- (d) količino električne energije, dobavljeno ladji prek oskrbe z električno energijo z obale;
- (e) za vsako vrsto goriva, porabljenega med privezom in na morju, emisijski faktor od vrtine do rezervoarja, emisijske faktorje od rezervoarja do brazde pri zgorelem gorivu ter emisijske faktorje od rezervoarja do brazde pri uhajajočem gorivu, povezane z različnimi porabniki goriva na krovu, pri čemer so zajeti vsi zadevni toplogredni plini;
- (f) količino vsake vrste nadomestnega vira energije, porabljene med privezom in na morju;
- (g) kategorijo ladje za plovbo v ledu, če družba zaprosi, da se dodatna energija, porabljena zaradi te kategorije, izključi iz izračuna stanja skladnosti iz Priloge IV, z uporabo priporočila Komisije za varstvo morskega okolja Baltika (HELCOM) 25/7 o varnosti plovbe v zimskih razmerah v Baltskem morju, da bi se ugotovilo ujemanje med kategorijami ladje z plovbo v ledu;
- (h) kategorijo ladje za plovbo v ledu, datum, čas ter položaj na začetku in na koncu plovbe v ledu, količino posamezne vrste goriva, porabljenega med plovbo v ledu, in razdaljo, prepotovano med plovbo v ledu, pa tudi skupno prevoženo razdaljo med vsemi plovbami v poročevalnem obdobju, če družba zaprosi, da se dodatna energija, porabljena zaradi plovbe v ledu, izključi iz izračuna energije, porabljene na krovu ladje.

2. Družbe evidentirajo informacije in podatke iz odstavka 1 pravočasno in na pregleden način ter jih zbirajo na letni osnovi, da lahko preveritelj preverja skladnost s to uredbo.

3. Družbe do 31. januarja v obdobju preverjanja preveritelju predložijo poročilo za posamezno ladjo (v nadaljnjem besedilu: poročilo FuelEU), ki vsebuje vse informacije iz odstavka 1 tega člena ter podatke in dokumentacijo o spremljanju iz člena 7(4) za poročevalno obdobje.
4. V primeru prenosa ladje z ene družbe na drugo:
- (a) družba, s katere je bila ladja prenesena, preveritelju uradno sporoči informacije iz odstavka 1 tega člena za čas, v katerem je nosila odgovornost za upravljanje ladje;
 - (b) preveritelj, ki je opravil dejavnosti preverjanja v zvezi z ladjo, za katero je odgovorna družba, s katere je bila ladja prenesena, čim bližje dnevu zaključka prenosa in najpozneje v enem mesecu po tem v skladu s členom 16 preveri informacije iz točke (a) in jih evidentira v podatkovni zbirki FuelEU ter
 - (c) brez poseganja v točki (a) in (b) je družba, ki nosi odgovornost za upravljanje ladje 31. decembra v poročevalnem obdobju, odgovorna za to, da ladja izpolnjuje zahteve iz členov 4 in 6 za celotno poročevalno obdobje, v katerem je prišlo do prenosa ali več prenosov.

Člen 16
Preverjanje in izračun

1. Preveritelj po preverjanju iz členov 11, 12 in 13 oceni kakovost, popolnost in točnost poročila FuelEU. Preveritelj v ta namen uporabi vse informacije iz podatkovne zbirke FuelEU, vključno z informacijami o postankih v pristaniščih v skladu s členom 6.
2. Kadar preveritelj z oceno v okviru preverjanja iz odstavka 1 z razumnim zagotvilom ugotovi, da poročilo FuelEU ne vsebuje bistveno napačnih navedb ali neskladnosti, zadevni družbi uradno predloži poročilo o preverjanju, v katerem navede, da je poročilo FuelEU skladno s to uredbo. V poročilu o preverjanju so podrobno navedene vse zadeve, relevantne za delo, ki ga je opravil preveritelj.
3. Kadar se z oceno v okviru preverjanja ugotovijo napačne navedbe ali neskladnosti s to uredbo, preveritelj o tem pravočasno obvesti zadevno družbo. Družba brez nepotrebnega odlašanja napačne navedbe ali neskladnosti odpravi, da omogoči pravočasen zaključek postopka preverjanja, ter preveritelju predloži spremenjeno poročilo FuelEU in vse druge informacije, ki so bile potrebne za odpravo ugotovljenih napačnih navedb ali neskladnosti. Preveritelj v poročilu o preverjanju navede, ali je spremenjeno poročilo FuelEU skladno s to uredbo. Kadar sporočene napačne navedbe ali neskladnosti niso bile odpravljene in vodijo v bistveno napačne navedbe, preveritelj družbi uradno predloži poročilo o preverjanju, v katerem navede, da poročilo FuelEU ni skladno s to uredbo.

4. Preveritelj na podlagi poročila FuelEU, ki je skladno s to uredbo, izračuna:
- (a) letno povprečno intenzivnost TPG porabljene energije na krovu zadevne ladje, in sicer z uporabo metode iz Priloge I;
 - (b) stanje skladnosti, in sicer z uporabo formule iz dela A Priloge IV;
 - (c) število neskladnih postankov v pristaniščih v prejšnjem poročevalnem obdobju, vključno s trajanjem priveza na pomolu in, kadar je ustrezno, v skladu s členom 6(9) na sidrišču za vsak postanek ladje v pristanišču, ki ni skladen z zahtevami iz člena 6;
 - (d) znesek letne porabljene energije na krovu ladje, brez energije iz oskrbe z električno energijo z obale;
 - (e) znesek letne energije iz RFNBO, porabljene na krovu ladje.
5. Preveritelj do 31. marca v obdobju preverjanja družbi uradno predloži informacije iz odstavka 4 ter v podatkovni zbirki FuelEU evidentira poročilo FuelEU, ki je skladno s to uredbo, poročilo o preverjanju in informacije iz odstavka 4.

Vse informacije, evidentirane v podatkovni zbirki FuelEU, so dostopne državi upravljavki.

Člen 17

Dodatni pregledi, ki jih opravi pristojni organ

1. Pristojni organ države upravljavke lahko kadar koli v zvezi z družbo za katero koli njeno ladjo za prejšnji poročevalni obdobji opravi dodatne preglede:
 - (a) poročila FuelEU, ki je skladno s to uredbo in se pripravi v skladu s členoma 15 in 16;
 - (b) poročila o preverjanju, pripravljenega v skladu s členom 16, ali
 - (c) izračunov preveritelja v skladu s členom 16(4).
2. Družba na zahtevo pristojnega organa iz odstavka 1 zagotovi vse potrebne informacije ali dokumente, ki temu organu omogočajo, da opravi dodatne preglede, ter dovoli dostop do svojih prostorov ali ladje, da se olajšajo taki dodatni pregledi.
3. Pristojni organ iz odstavka 1 tega člena izda poročilo o dodatnih pregledih, ki, kadar je potrebno vključuje posodobljene izračune, opravljene v skladu s členom 17(1), točka (c), posodobljeni znesek presežka skladnosti ali predhodnega presežka skladnosti in posodobljeni znesek globe FuelEU.

4. Kadar so v poročilu o dodatnih pregledih iz odstavka 3 ugotovljene napačne navedbe, neskladnosti ali napačni izračuni, zaradi katerih pride do neskladnosti z zahtevami iz člena 4 ali 6 in posledično do globe FuelEU ali spremembe zneska že plačane globe FuelEU, pristojni organ iz odstavka 1 tega člena zadevni družbi uradno sporoči ustrezni znesek globe FuelEU ali spremenjene globe FuelEU. Države članice zagotovijo, da družba, odgovorna za ladjo v obdobju, za katero so bili opravljeni dodatni pregledi, znesek, ki je enak globi FuelEU ali spremenjeni globi FuelEU, plača v enem mesecu po uradnem obvestilu v skladu z ureditvijo iz člena 23.
5. Pristojni organ iz odstavka 1 iz podatkovne zbirke FuelEU brez odlašanja odstrani dokument o skladnosti FuelEU za ladjo, v zvezi s katero njena družba ni pravočasno plačala glob FuelEU iz odstavka 4, in o tem pravočasno uradno obvesti zadevno družbo. Zadevni dokument o skladnosti FuelEU ponovno izda šele, ko je plačan znesek, ki je enak globi FuelEU, pod pogojem, da družba izpolnjuje druge, v tej uredbi navedene pogoje za posedovanje tega dokumenta.
6. Odstavek 5 se ne uporablja za ladjo, ki je bila prenesena na družbo, ki ni družba, ki je prevzela odgovornost za njeno upravljanje v obdobju, za katero so bili opravljeni dodatni pregledi.

7. Subjekti, ki so izvedli ukrepe iz tega člena ali so pripravili poročilo o dodatnih pregledih iz odstavka 3 oziroma plačali globe FuelEU, te ukrepe skupaj z navedenim poročilom o in dokazilom o plačilih glob FuelEU brez odlašanja evidentirajo v podatkovni zbirki FuelEU.

Člen 18

Podporna orodja in smernice

Komisija razvije ustrezna orodja za spremljanje ter orodja za ciljno usmerjanje na podlagi vodil in tveganja, da bi olajšala in uskladila dejavnosti preverjanja in izvrševanja, povezane s to uredbo.

Take smernice in orodja se v največji možni meri dajo na voljo državam članicam, preveriteljem in nacionalnim akreditacijskim organom za namene izmenjave informacij in za boljše zagotavljanje zanesljivega izvrševanja te uredbe.

Člen 19

Podatkovna zbirka FuelEU in poročanje

1. Komisija pripravi elektronsko podatkovno zbirko za spremljanje skladnosti s to uredbo (v nadaljnjem besedilu: podatkovna zbirka FuelEU), zagotovi njeno delovanje in jo posodablja. Podatkovna zbirka FuelEU se uporablja za vodenje evidence o ukrepih v zvezi z dejavnostmi preverjanja, o stanju skladnosti ladij, vključno z uporabo mehanizmov prilagodljivosti iz členov 20 in 21, o uporabi izjem iz člena 6(5), o ukrepih v zvezi s plačilom glob FuelEU, naloženih na podlagi člena 23, in o izdaji dokumenta o skladnosti FuelEU. Dostopna je družbam, preveriteljem, pristojnim organom in vsem ustrezno pooblaščenim subjektom, nacionalnim akreditacijskim organom, Evropski agenciji za pomorsko varnost, ustanovljeni z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta¹, in Komisiji, z ustreznimi pravicami dostopa in funkcionalnostmi, ki ustrezajo njihovim odgovornostim za izvajanje te uredbe.
2. Vsi elementi, evidentirani ali spremenjeni v podatkovni zbirki FuelEU, se uradno sporočijo subjektom, katerim so dostopni.

¹ Uredba (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost (UL L 208, 5.8.2002, str. 1).

3. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi pravila za pravice dostopa ter funkcionalne in tehnične specifikacije podatkovne zbirke FuelEU, vključno s pravili o obveščanju in filtriranju. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 29(3).

Člen 20

Shranitev in izposoja presežka skladnosti med poročevalnimi obdobji

1. Kadar ima ladja na podlagi izračuna, opravljenega v skladu s členom 16(4), v poročevalnem obdobju presežek skladnosti pri intenzivnosti TPG iz člena 4(2) ali, če je ustrezno, pri podcilju za RFNBO iz člena 5(3), ga lahko družba v okviru stanja skladnosti iste ladje shrani za naslednje poročevalno obdobje. Družba shranitev presežka skladnosti za naslednje poročevalno obdobje evidentira v podatkovni zbirki FuelEU, pri čemer mora to odobriti njen preveritelj. Družba po izdaji dokumenta o skladnosti FuelEU ne more več shraniti presežka skladnosti.

2. Kadar ima ladja na podlagi izračuna, opravljenega v skladu s členom 16(4), v poročevalnem obdobju primanjkljaj skladnosti, si lahko družba izposodi predhodni presežek skladnosti v ustrezni količini iz naslednjega poročevalnega obdobja. Predhodni presežek skladnosti se doda stanju skladnosti ladje v poročevalnem obdobju, predhodni presežek skladnosti, pomnožen z 1,1, pa se odšteje od stanja skladnosti iste ladje v naslednjem poročevalnem obdobju. Predhodnega presežka skladnosti si ni mogoče izposoditi:
 - (a) za količino, ki za več kot 2 % presega mejno vrednost iz člena 4(2), pomnoženo s porabo energije ladje, izračunano v skladu s Prilogo I;
 - (b) za dve zaporedni poročevalni obdobji.
3. Družba do 30. aprila v obdobju preverjanja po odobritvi preveritelja predhodni presežek skladnosti evidentira v podatkovni zbirki FuelEU.
4. Kadar ladja v poročevalnem obdobju nima postanka v pristanišču v Uniji in si je v prejšnjem poročevalnem obdobju izposodila predhodni presežek skladnosti, pristojni organ države upravljavke do 1. junija v obdobju preverjanja zadevni družbi uradno sporoči znesek globe FuelEU iz člena 23(2), ki se ji je prvotno izognila z izposojjo tega predhodnega presežka skladnosti, pomnoženega z 1,1.

Člen 21

Združevanje skladnosti

1. Stanja skladnosti, kar zadeva intenzivnost TPG iz člena 4(2) in, če je ustrezno, podcilj za RFNBO iz člena 5(3), za dve ali več ladij, izračunana v skladu s členom 16(4), je mogoče združiti za namene skladnosti z zahtevami iz člena 4, in, če je ustrezno, člena 5(3). Stanje skladnosti ladje ne more biti vključeno v več kot eno združevanje skladnosti v istem poročevalnem obdobju.

Za cilj intenzivnosti TPG in podcilj za RFNBO je mogoče uporabiti dve ločeni združevanji skladnosti.

2. Družba v podatkovno zbirko FuelEU zabeleži naslednje: namero, da stanje skladnosti ladje vključi v združevanje skladnosti, dodelitev deležev skupnega združenega stanja skladnosti posameznim ladjam in izbiro preveritelja, izbranega za preverjanje te dodelitve.
3. Kadar ladje, ki so vključene v združevanje skladnosti, nadzorujeta najmanj dve družbi, vse zadevne družbe, vključene v združevanje skladnosti, v podatkovni zbirki FuelEU potrdijo podatke o združevanju skladnosti, zabeležene v podatkovni zbirki FuelEU, vključno z dodelitvijo deležev skupnega združenega stanja skladnosti ladjam združevanja skladnosti in izbiro preveritelja, izbranega za preverjanje dodelitve deležev skupnega združenega stanja skladnosti vsaki posamezni ladji.

4. Združevanje skladnosti je veljavno le, če je skupno združeno stanje skladnosti pozitivno, če ladje, ki so imele primanjkljaj skladnosti, kot je izračunan v skladu s členom 16(4), po dodelitvi deležev združenega stanja skladnosti nimajo večjega primanjkljaja skladnosti in če ladje, ki so imele presežek skladnosti, izračunan v skladu s členom 16(4), po dodelitvi deležev združenega stanja skladnosti nimajo primanjkljaja skladnosti.
5. Ladja ni vključena v združevanje skladnosti, če ne izpolnjuje obveznosti iz člena 24.
6. Če skupno združeno stanje skladnosti privede do presežka skladnosti za posamezno ladjo, se uporablja člen 20(1).
7. Člen 20(2) se ne uporablja za ladjo, ki je vključena v združevanje skladnosti.
8. Izbrani preveritelj do 30. aprila v obdobju preverjanja v podatkovni zbirki FuelEU evidentira dokončno sestavo združevanja skladnosti in dodelitev deležev skupnega združenega stanja skladnosti vsaki posamezni ladji.

Člen 22

Dokument o skladnosti FuelEU

1. Preveritelj do 30. junija v obdobju preverjanja izda dokument o skladnosti FuelEU za zadevno ladjo, če ta vsled uporabe členov 20 in 21 nima primanjkljaja skladnosti, če nima neskladnih postankov v pristaniščih in če izpolnjuje obveznost iz člena 24.
2. Kadar je treba plačati globe FuelEU iz člena 23(2) ali člena 23(5), pristojni organ države upravljavke do 30. junija v obdobju preverjanja za zadevno ladjo izda dokument o skladnosti FuelEU, pod pogojem, da je bil plačan znesek, ki je enak globam FuelEU.
3. Dokument o skladnosti FuelEU vključuje naslednje informacije:
 - (a) identiteto ladje (ime, identifikacijsko številko IMO in registrsko pristanišče ali matično pristanišče);
 - (b) ime, naslov in glavni kraj poslovanja lastnika ladje;
 - (c) identiteto preveritelja;
 - (d) datum izdaje tega dokumenta, njegovo obdobje veljavnosti in poročevalno obdobje, na katero se nanaša.

4. Dokument o skladnosti FuelEU je veljaven 18 mesecev po koncu poročevalnega obdobja ali do trenutka, ko se izda nov dokument o skladnosti FuelEU, kar koli nastopi prej.
5. Preveritelj ali, kadar je ustrezno, pristojni organ države upravljavke izdani dokument o skladnosti FuelEU brez odlašanja evidentira v podatkovni zbirki FuelEU.
6. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi vzorce dokumenta o skladnosti FuelEU, vključno z elektronskimi predlogami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 29(2).

Člen 23

Globe FuelEU

1. Preveritelj pred 1. majem v obdobju preverjanja, izhajajoč iz izračunov, opravljenih na podlagi člena 16(4), in po morebitni uporabi členov 20 in 21 v podatkovni zbirki FuelEU evidentira preverjena stanja skladnosti ladje, kar zadeva intenzivnost TPG iz člena 4(2) in, če je ustrezno, podcilj za RFNBO iz člena 5(3).

Če ima ladja primanjkljaj skladnosti, kar zadeva podcilj za RFNBO iz člena 5(3), se globa FuelEU izračuna v skladu s formulo iz dela B Priloge IV.

2. Država upravljavka zagotovi, da družba za katero koli svojo ladjo, ki ima 1. junija v obdobju preverjanja primanjkljaj skladnosti, kar zadeva intenzivnost TPG iz člena 4(2) ali, če je ustrezno, podcilj za RFNBO iz člena 5(3), potem ko to po možnosti potrdi pristojni organ te države, do 30. junija v obdobju preverjanja plača znesek, ki je enak globi FuelEU, ki izhaja iz uporabe formul iz dela B Priloge IV. Če ima ladja primanjkljaj skladnosti v dveh ali več zaporednih poročevalnih obdobjih, se ta znesek pomnoži z $1 + (n-1)/10$, pri čemer je n število zaporednih poročevalnih obdobji, za katera mora družba plačati globo FuelEU za to ladjo.
3. Država upravljavka zagotovi, da družba za katero koli svojo ladjo, ki se nahaja v položaju iz člena 20(4), do 30. junija v obdobju preverjanja plača znesek, ki je enak globi FuelEU, uradno sporočeni na podlagi navedenega odstavka.
4. Preveritelj pred 1. majem v obdobju preverjanja, kadar je to ustrezno na podlagi izračunov, opravljenih v skladu s členom 16(4), v podatkovni zbirki FuelEU evidentira skupno število ur, ko je bila ladja privezana na pomolu, pri čemer ni izpolnjevala zahtev iz člena 6.

5. Država upravljavka zagotovi, da družba za katero koli svojo ladjo, ki je imela najmanj en neskladen postanek v pristanišču, potem ko to po možnosti potrdi pristojni organ te države, do 30. junija v obdobju preverjanja plača znesek, ki je enak globi FuelEU, izračunani tako, da se 1,5 EUR pomnoži z ugotovljeno skupno potrebo zasidrane ladje po električni energiji in s skupnim številom ur, zaokroženih na najbližjo celo uro, ko je bila ladja zasidrana, pri čemer ni izpolnjevala zahtev iz člena 6.
6. Države članice imajo na nacionalni ravni vzpostavljen potreben pravni in upravni okvir za zagotavljanje izpolnjevanja obveznosti v zvezi z nalaganjem, plačevanjem in pobiranjem glob FuelEU.
7. Subjekti, ki so izvedli ukrepe iz tega člena ali ki so plačali globe FuelEU, te ukrepe skupaj z dokazilom o plačilih glob FuelEU brez odlašanja evidentirajo v podatkovni zbirki FuelEU.
8. Družba je še naprej odgovorna za plačilo glob FuelEU, pri čemer to ne posega v možnost, da s komercialnimi upravljavci ladje sklepa pogodbene dogovore, v skladu s katerimi ji morajo ti ob prevzetju odgovornosti za nakup goriva ali upravljanje ladje povrniti stroške za plačilo glob FuelEU. Za namene tega odstavka upravljanje ladje pomeni odločanje o prepeljanem tovoru, poti in hitrosti ladje.

9. Družba je še naprej odgovorna za plačilo glob FuelEU, pri čemer to ne posega v možnost, da z dobavitelji goriva ladje sklepa pogodbene dogovore, v skladu s katerimi ji morajo ti povrniti stroške za plačilo glob FuelEU.
10. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da v skladu s členom 28 sprejme delegirane akte za spremembo Priloge IV, da se na podlagi gibanja cen energije prilagodi faktor, naveden v polju 7 ali, kadar je ustrezno, polju 14 tabele iz dela B zadevne priloge in uporabljen v formuli iz odstavka 1 tega člena, ter da se na podlagi indeksacije povprečnih stroškov električne energije v Uniji spremeni pomnožitveni faktor iz odstavka 5 tega člena.
11. Države članice si prizadevajo zagotoviti, da se prihodki, ustvarjeni z globami FuelEU, ali njim enakovredna finančna vrednost uporabi za podporo hitri uvedbi in uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju, in sicer s spodbujanjem proizvodnje večjih količin obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za pomorski sektor, pospeševanjem izgradnje ustreznih objektov za oskrbovanje z gorivom ali infrastrukture za oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih ter podpiranjem razvoja, preskušanja in uvajanja najbolj inovativnih tehnologij pri floti, da bi se doseglo znatno zmanjšanje emisij.

Države članice najpozneje do 30. junija 2030 in nato vsakih pet let objavijo poročilo o uporabi prihodka, ki je bil v obdobju petih let pred letom vsakega takega poročila ustvarjen z globami FuelEU, pri čemer vključijo informacije o upravičencih in višini odhodkov, povezanih s cilji, navedenimi v prvem pododstavku.

Člen 24

Obveznost posedovanja veljavnega dokumenta o skladnosti FuelEU

1. Ladje, ki opravijo postanek v pristanišču pod jurisdikcijo države članice, priplujejo v tako pristanišče, so v njem ali iz njega odplujejo ali ki so v zadevnem poročevalnem obdobju opravile plovbe, morajo do 30. junija v obdobju preverjanja imeti veljaven dokument o skladnosti FuelEU.
2. Dokument o skladnosti FuelEU, izdan za zadevno ladjo v skladu s členom 22, dokazuje skladnost s to uredbo.

Člen 25

Izvrševanje

1. Države članice določijo pravila o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te sankcije izvajajo. Te sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh pravilih in ukrepih uradno obvestijo Komisijo in jo brez odlašanja uradno obvestijo o vsakršni naknadni spremembi, ki nanje vpliva.

2. Vsaka država članica zagotovi, da vsak inšpekcijski pregled ladje v pristanišču pod njeno jurisdikcijo, izveden v skladu z Direktivo 2009/16/ES, vključuje preverjanje, ali ladja hrani veljaven dokument o skladnosti FuelEU.
3. Kadar ladja v dveh ali več zaporednih obdobjih ne izpolnjuje obveznosti iz člena 24 in kadar drugi izvršilni ukrepi niso dosegli skladnosti s to uredbo, lahko pristojni organ države članice pristanišča postanka za ladjo, ki ne pluje pod zastavo zadevne države članice, in potem ko je zadevni družbi omogočil predložitev pripomb, izda odredbo o izgonu. Kadar pristojni organ države članice pristanišča postanka sklene, da bo izdal odredbo o izgonu, o tej odredbi uradno obvesti Komisijo, druge države članice in zadevno državo zastave prek podatkovne zbirke FuelEU. Vsaka država članica, razen države članice, pod katere zastavo ladja pluje, ladji, zoper katero je izdana odredba o izgonu, zavrne vstop v katero koli svoje pristanišče, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti. Kadar ladja, ki pluje pod zastavo države članice, vpluje v eno od njenih pristanišč in v dveh ali več zaporednih poročevalnih obdobjih ne izpolnjuje obveznosti iz člena 24, zadevna država članica, kadar se ta ladja zadržuje v enem od njenih pristanišč in potem ko zadevni družbi omogoči predložitev pripomb, odredi zadržanje ladje, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti.

4. Zadevna družba potrdi izpolnjevanje obveznosti, da ima veljaven dokument o skladnosti FuelEU, tako da pristojnemu nacionalnemu organu, ki je izdal odredbo o izgonu, uradno predloži veljaven dokument o skladnosti FuelEU. Ta odstavek ne posega v določbe mednarodnega prava, ki se uporabljajo za ladje v stiski.
5. O sankcijah katere koli države članice zoper določeno ladjo se uradno obvestijo Komisija, druge države članice in zadevna država zastave prek podatkovne zbirke FuelEU.

Člen 26

Pravica do presoje

1. Družbe imajo pravico, da zaprosijo za presojo izračunov in ukrepov, ki jih preveritelj nanje naslovi na podlagi te uredbe, vključno z zavrnitvijo izdaje dokumenta o skladnosti FuelEU v skladu s členom 22(1).

Vloga za presojo se v enem mesecu od uradnega obvestila preveritelja o rezultatu izračuna ali o ukrepu vloži pri pristojnem organu države članice, v kateri je preveritelj akreditiran.
2. Odločitve, ki jih na podlagi te uredbe sprejme pristojni organ države članice, so predmet presoje sodišča države članice, v kateri je ta pristojni organ.

Člen 27

Pristojni organi

Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, ki bodo odgovorni za uporabo in izvrševanje te uredbe (v nadaljnjem besedilu: pristojni organi) ter njihova imena in kontaktne podatke sporočijo Komisiji. Ta na svojem spletnem mestu objavi seznam pristojnih organov.

Poglavje VI

Prenesena in izvedbena pooblastila ter končne določbe

Člen 28

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(4), 5(7), 6(6), 14(5) in 23(10) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od ... [datum začetka veljavnosti te uredbe].

3. Prenos pooblastila iz členov 4(4), 5(7), 6(6), 14(5) in 23(10) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 4(4), 5(7), 6(6), 14(5) in 23(10), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 29
Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

¹ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2099/2002 z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS) in o spremembi uredb o pomorski varnosti in preprečevanju onesnaževanja z ladij (UL L 324, 29.11.2002, str. 1).

Člen 30
Poročila in pregled

1. Komisija do ... [eno letu po objavi te uredbe] Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem preuči medsebojno vplivanje in približevanje med to uredbo in Uredbo (EU) 2015/757 ali katerim koli drugim sektorskim pravnim aktom. Temu poročilu se lahko, kadar je ustrezno, priloži zakonodajni predlog.
2. Komisija do 31. decembra 2027 in nato najpozneje vsakih pet let Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o rezultatih ocene v zvezi z delovanjem te uredbe, vključno z morebitnimi učinki izkrivljanja trga ali izogibanja pristaniščem; v zvezi z razvojem brezemisijskih tehnologij v pomorskem prometu in njihovega trga ter razvoj tehnologij in trga za obnovljiva in nizkoogljična goriva in za oskrbo z električno energijo z obale, tudi v sidrišču; v zvezi z uporabo prihodka, ki izhaja iz glob FuelEU; ter v zvezi z vplivom te uredbe na konkurenčnost pomorskega sektorja v Uniji.

Komisija v navedenem poročilu med drugim preuči:

- (a) materialno in geografsko področje uporabe te uredbe, kar zadeva znižanje praga bruto tonaže iz člena 2(1) ali povečanje deleža energije, ki jo porabijo ladje pri plovbah v tretje države in iz njih, iz člena 2(1), točka (d);

- (b) mejne vrednosti iz člena 4(2), da bi se dosegli cilji iz Uredbe (EU) 2021/1119;
- (c) vrste in velikost ladij, za katere se uporablja člen 6(1), in razširitev obveznosti iz člena 6(1) na ladje na sidrišču;
- (d) izjeme iz člena 6(5);
- (e) štetje električne energije, ki se dovaja v okviru oskrbe z električno energijo z obale, iz Priloge I in emisijski faktor od vrtine do rezervoarja, povezan s to električno energijo in določen v Prilogi II;
- (f) možnost vključitve, na področje uporabe te uredbe, namenskih mehanizmov za najbolj trajnostne in inovativne tehnologije za goriva z znatnim potencialom za razogljičenje, da bi ustvarili jasen in predvidljiv pravni okvir ter spodbudili razvoj trga in uvajanje takih tehnologij za goriva;
- (g) izračun stanja skladnosti za ladje, ki zaprosijo za izključitev dodatne energije, ki se uporabi zaradi plovbe v ledu iz prilog IV in V, ter morebitno podaljšanje veljavnosti teh določb po 31. decembru 2034;
- (h) možnost, da se vetrna energija vključi v izračun intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje iz Priloge I, če je na voljo preverljiva metoda za spremljanje in obračunavanje energije iz vetrnega pogona;

- (i) možnost, da se nove tehnologije za zmanjševanje emisij TGP, kot je zajemanje ogljika na krovu, vključijo v izračun intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje in stanja skladnosti, kot je določeno v prilogah I in IV, če je na voljo preverljiva metoda za spremljanje in obračunavanje zajetega ogljika;
- (j) možnost, da se v to uredbo vključijo dodatni elementi, zlasti emisije črnega ogljika;
- (k) potrebo po ukrepih za obravnavanje poskusov družb, da bi se izognile zahtevam iz te uredbe.

Komisija po potrebi presodi, če je treba poročilu priložiti predlog za spremembo te uredbe.

3. Komisija v poročilo iz odstavka 2 vključi oceno socialnih vplivov te uredbe na pomorski sektor, tudi na delovno silo v tem sektorju.

4. Komisija bi morala pri pripravi poročila iz odstavka 2 upoštevati, v kolikšni meri je izvajanje te uredbe doseglo svoje cilje in v kolikšni meri je vplivalo na konkurenčnost pomorskega sektorja. V navedenem poročilu Komisija upošteva tudi medsebojno vplivanje med to uredbo in drugimi ustreznimi pravnimi akti Unije ter opredeli vse določbe, ki bi jih bilo mogoče posodobiti in poenostaviti, kot tudi dejavnosti in ukrepe, ki so bili ali bi lahko bili sprejeti za zmanjšanje skupnega stroškovnega pritiska na pomorski sektor. Kot del analize Komisije o učinkovitosti te uredbe poročilo vključuje tudi oceno bremena, ki ga ta uredba nalaga podjetjem.

Komisija po potrebi presodi, ali je treba glede na zaključke poročila iz prvega pododstavka poročilu priložiti predlog za spremembo te uredbe.

5. V primeru, da IMO sprejme svetovni standard za goriva z emisijami TGP ali svetovne mejne vrednosti intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje, Komisija brez odlašanja predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu. Komisija v tem poročilu preuči cilj tega globalnega ukrepa glede na cilje Pariškega sporazuma in njegovo splošno okoljsko celovitost. Preuči tudi vsa vprašanja v zvezi z morebitno povezanostjo ali uskladitvijo te uredbe z navedenim globalnim ukrepom, tudi potrebo po preprečevanju dvojnega reguliranja emisij TPG iz pomorskega prometa tako na ravni EU kot mednarodni ravni.

Poročilu se lahko, kadar je ustrezno, priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe v skladu z zavezami Unije glede emisij TPG v celotnem gospodarstvu ter z namenom ohranjanja okoljske celovitosti in učinkovitosti podnebnih ukrepov Unije.

6. Komisija spremlja izvajanje te uredbe v zvezi s pomorskim prometom, zlasti za odkrivanje izogibanja, da bi se tako ravnanje preprečilo v zgodnji fazi, pri čemer upošteva tudi najbolj oddaljene regije.

Rezultati spremljanja se upoštevajo v poročilu iz člena 3gg(3) Direktive 2003/87/ES, ki se pripravi vsaki dve leti.

Člen 31

Sprememba Direktive 2009/16/ES

Na seznam iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES se doda naslednja točka:

- „51. Dokument o skladnosti FuelEU, izdan na podlagi Uredbe (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta⁺.

* Uredba (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L ...).“.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko, v opombo pa številko, datum in sklic na objavo uredbe iz tega dokumenta (PE-CONS 26/23 – 2021/0210(COD)).

Člen 32
Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2025, z izjemo členov 8 in 9, ki se uporabljata od 31. avgusta 2024.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V ...,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGA I

Metodologija za določitev intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje

Za izračun intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje se uporablja naslednja formula, imenovana enačba (1):

$\text{GHG intensity} \left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}) \text{Enačba (1)}$	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity},k}}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^{\text{m engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times \left(\text{CO}_{2\text{eq,TtW},i,j} \right) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW,slip},i,j} \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f _{wind}	Nagradni faktor za pomožni vetrni pogon

Za namene enačbe (1) so različni uporabljeni izrazi in oznake razloženi v naslednji tabeli:

Izraz	Razlaga
i	Indeks, ki ustreza vrstam goriva, dobavljenim ladji v poročevalnem obdobju.
j	Indeks, ki ustreza enotam za porabo goriv na krovu ladje. Za namene te uredbe so upoštevane enote za porabo goriv glavni motor(-ji), pomožni motor(-ji), kotli, gorivne celice in sežigalnice odpadkov.
k	Indeks, ki ustreza priključnim mestom za oskrbo z električno energijo z obale.
n	Skupno število vrst goriv, dobavljenih ladji v poročevalnem obdobju.
c	Skupno število priključnih mest za oskrbo z električno energijo z obale.
m	Skupno število enot za porabo goriv.
$M_{i,j}$	Masa goriva i , ki jo porabi enota za porabo goriv j [gFuel]
E_k	Elektrika, dobavljena ladji na posamezno priključno mesto za oskrbo z električno energijo z obale k [MJ].
$CO_{2eqWtT,i}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V–R) za gorivo i [gCO _{2eq} /MJ].
$CO_{2eq}^{electricity,k}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V–R), povezan z elektriko, dobavljeno zasidrani ladji na posamezno priključno mesto za oskrbo z električno energijo z obale k [gCO _{2eq} /MJ].
LCV_i	Spodnja kurilna vrednost goriva i [MJ/gFuel].
RWD_i	Kadar je gorivo i nebiološkega izvora, se lahko uporabi nagradni faktor 2 za obdobje od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2033. Drugače: $RWD_i = 1$.
C_{slipj}	Koeficient nezgorelega goriva kot odstotek mase goriva i , ki ga porabi enota za porabo goriv j [%]. C_{slip} vključuje tudi ubežne in uhajajoče emisije.

Izraz	Razlaga
$C_{fCO_2,i,j}$, $C_{fCH_4,i,j}$, $C_{fN_2O,i,j}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R–B) po posameznem zgorelem gorivu i v enoti za porabo goriv j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R–B) v ekvivalentu CO_2 zgorelega goriva i v enoti za porabo goriv j [gCO_{2eq}/gFuel]. $CO_{2eq,TtWi,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Enačba (2)
$C_{sfCO_2,i,j}$, $C_{sfCH_4,i,j}$, $C_{sfN_2O,i,j}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R–B) po posameznem uhajajočem gorivu i na enoto za porabo goriv j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R–B) v ekvivalentu CO_2 uhajajočega goriva i na enoto za porabo goriv j [gCO_{2eq}/gFuel]. $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ pri čemer je: $C_{sf CO_2}$, in $C_{sf N_2O}$, = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$.
GWP_{CO_2} , GWP_{CH_4} , GWP_{N_2O}	Potencial globalnega segrevanja CO_2 , CH_4 , N_2O v stotih letih, kot je opredeljeno v odstavku 4 dela C Priloge V k Direktivi (EU) 2018/2001.

Za namene te uredbe se izraz $\sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}_{\text{electricity},k}}$ v števcu enačbe (1) nastavi na nič.

Metoda za določanje $[M_i]$

Masa goriva $[M_i]$ se določi z uporabo količine, sporočene v skladu z okvirom poročanja iz Uredbe (EU) 2015/757 za plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, na podlagi metodologije spremljanja, ki jo je izbrala družba.

Metoda za določanje emisijskih faktorjev TGP od vrtine do rezervoarja

Emisije od vrtine do rezervoarja se določijo na podlagi metodologije iz te priloge, kot je določeno v enačbi (1).

Privzete vrednosti emisijskih faktorjev TGP od vrtine do rezervoarja ($\text{CO}_{2\text{eqWt},i}$) so navedene v Prilogi II.

V primeru fosilnih goriv se uporabijo le privzete vrednosti iz Priloge II.

Dejanske vrednosti se lahko uporabijo pod pogojem, da so certificirane v okviru sistema, ki ga je Komisija v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001 priznala za biogoriva, bioplin, obnovljiva goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva, ali, kadar je ustrezno, v skladu z zadevnimi določbami pravnih aktov Unije za notranji trg obnovljivih plinov, zemeljskega plina in vodika, in sicer z uporabo člena 10(4) te uredbe.

Dobavnica za ladijsko gorivo

Na podlagi obstoječih pravil iz Priloge VI h konvenciji MARPOL je dobavnica za ladijsko gorivo obvezna, določene pa so tudi informacije, ki jih je treba vanjo vključiti.

Za namene te uredbe:

1. dobavnice za ladijsko gorivo, ki vključujejo goriva, ki niso fosilna goriva in se uporabljajo na krovu, se dopolnijo z naslednjimi informacijami v zvezi s temi gorivi:
 - spodnja kurilna vrednost [MJ/g]
 - za biogoriva: vrednosti E, določene v skladu z metodologijami iz Direktive (EU) 2018/2001, Priloga V, del C, in Priloga VI, del B, [gCO_{2eq}/MJ] ter povezana dokazila o skladnosti s pravili iz navedene direktive za ta goriva z opisom proizvodne poti goriva
 - za goriva, ki niso fosilna goriva in biogoriva: emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja CO_{2 eq}. [gCO_{2eq}/MJ] in povezano potrdilo z opisom proizvodne poti goriva

2. [V primeru mešanic proizvodov se za vsak proizvod navedejo informacije, ki jih zahteva ta uredba].

Dobavnica za električno energijo

Za namene te uredbe zadevne dobavnice za električno energijo, dobavljeno ladji, vsebujejo vsaj naslednje informacije:

1. dobavitelj: ime, naslov, telefonska številka, elektronski naslov, zastopnik
2. sprejemna ladja: številka IMO (MMSI), ime ladje, vrsta ladje, zastava, zastopnik ladje
3. pristanišče: ime, lokacija (LOCODE), terminal/privez
4. priključno mesto za oskrbo z električno energijo z obale: podatki o priključnem mestu
5. čas oskrbe z električno energijo z obale: datum/čas začetka/zaključka
6. dobavljena energija: delež električne energije, dodeljen dobavnemu mestu (če je primerno) [kW], poraba električne energije (kWh) za obračunsko obdobje, informacije o konični moči (če so na voljo)
7. meritve s števcem

Metoda za določanje emisijskih faktorjev TGP od rezervoarja do brazde

Emisije od rezervoarja do brazde se določijo na podlagi metodologije iz te priloge, kot je določeno v enačbi (1) in enačbi (2).

Privzete vrednosti emisijskih faktorjev TGP od rezervoarja do brazde ($\text{CO}_{2\text{eq},\text{TtW},j}$) so navedene v Prilogi II.

V skladu z načrtom spremljanja iz člena 8 in po presoji preveritelja, družba lahko uporabi druge metode, kot sta neposredno merjenje ekvivalenta $\text{CO}_{2\text{eq}}$ ali laboratorijsko preskušanje, če se s tem poveča splošna točnost izračuna, z uporabo člena 10(5).

Metoda za določanje ubežnih in uhajajočih emisij od rezervoarja do brazde

Ubežne in uhajajoče emisije so emisije, ki nastanejo zaradi količine goriva, ki ne doseže zgorevalne komore kurilne enote ali je ne porabi enota za porabo goriv, ker so nezgorele, izpustne ali uidejo iz sistema. Za namene te uredbe se ubežne in uhajajoče emisije upoštevajo kot odstotek mase goriva, ki ga porabi enota za porabo goriv. Privzete vrednosti so navedene v Prilogi II.

Metode za določanje nagradnih faktorjev, povezanih s pomožnim vetrnim pogonom.

Kadar je na krovu nameščen pomožni vetrni pogon, se lahko uporabi nagradni faktor, ki se določi na naslednji način:

Nagradni faktor za pomožni vetrni pogon– WIND (f_{wind})	$\frac{P_{\text{Wind}}}{P_{\text{Prop}}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

pri čemer je:

- P_{Wind} razpoložljiva dejanska moč sistemov pomožnega vetrnega pogona in ustreza f_{eff}
* P_{eff} , kot je izračunano v skladu s smernicami iz leta 2021 za obravnavo inovativnih energijsko učinkovitih tehnologij za izračun in preverjanje doseženega projektnega indeksa energetske učinkovitosti (EEDI) in indeksa obstoječe energetske učinkovitosti (EEXI) (MEPC.1/Circ.896);

- P_{Prop} pogonska moč ladje in ustreza P_{ME} , kot je opredeljeno v smernicah iz leta 2018 o načinu izračuna doseženega projektnega EEDI za nove ladje (Rezolucija IMO MEPC.364(79)) in smernicah iz leta 2021 o načinu izračuna doseženega EEXI (Rezolucija IMO MEPC.333(76)) (Guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency existing ships index (EEXI)). Če je vgrajen pogonski motor ali motorji: $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI(i),shaft}}$

Indeks intenzivnosti TGP ladje se nato izračuna tako, da se rezultat enačbe (1) pomnoži z nagradnim faktorjem.

PRILOGA II

Privzeti emisijski faktorji

Privzeti emisijski faktorji iz spodnje tabele se uporabijo za določitev indeksa intenzivnosti TGP iz Priloge I k tej uredbi, razen kadar družbe odstopajo od navedenih privzetih emisijskih faktorjev z uporabo člena 10(4) in (5) te uredbe.

V spodnji tabeli:

- PZM pomeni „predvideno za meritve“,
- N/A pomeni „ni na voljo“,
- pomišljaj pomeni „ni relevantno“,
- E se določi v skladu z metodologijami iz Direktive (EU) 2018/2001, del C Priloge V in del B Priloge VI.

Kadar je v celici navedeno PZM ali N/A, se uporabi najvišja privzeta vrednost razreda goriva v istem stolpcu, razen če je vrednost prikazana v skladu s členom 10.

Kadar je za določen razred goriva v vseh celicah v istem stolpcu navedeno PZM ali N/A, se uporabi privzeta vrednost najmanj ugodne poti fosilnih goriv, razen če je vrednost prikazana v skladu s členom 10. To pravilo se ne uporablja za stolpec 9, kadar se TBM ali N/A sklicuje na vrednosti za potrošnika goriva, ki niso na voljo. V primeru, da ni privzete vrednosti, bi se morala uporabiti certificirana vrednost v skladu s členom 10(5).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R	R-B				
Razred goriva	Ime poti	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO _{2eq WTT} $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Razred enote za porabo goriv	C _{fCO₂} $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fCH₄} $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fN₂O} $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{slip} Kot % mase goriva, ki ga porabi motor
Fosilni viri	HFO (težko kurilno olje) ISO 8217 stopnje RME do RMK	0,0405	13,5	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,114	0,00005	0,00018	-
	LFO (lahko kurilno olje) ISO 8217 stopnje RMA do RMD	0,041	13,2	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,151	0,00005	0,00018	-
	Dizelsko olje (MDO) Plinsko olje (MGO) ISO 8217 stopnje DMX do DMB	0,0427	14,4	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R	R-B				
Fossil	UZP	0,0491	18,5	UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanjem)	2,750	0	0,00011	3,1
				UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7
				UZP Diesel (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				0,2
				LBSI				2,6 ¹
	UNP	0,046	7,8	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,030 butan 3,000 propan	PZM	PZM	N/A
	H2 (zemeljski plin)	0,12	132	Gorivne celice	0	0	-	-
				Motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
	NH3 (zemeljski plin)	0,0186	121	Gorivne celice	0	N/A	PZM	N/A
				Motor z notranjim zgorevanjem	0	N/A	PZM	N/A
	Metanol (zemeljski plin)	0,0199	31,3	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,375	PZM	PZM	-

¹ Podatki so pridobljeni iz četrte študije Mednarodne pomorske organizacije o toplogrednih plinih: „Fourth IMO GHG Study 2020 - Full report and annexes.pdf.“ (četrta študija Mednarodne pomorske organizacije o toplogrednih plinih iz leta 2020 – celotno poročilo in priloge).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V–R	R–B				
Biogoriva	Proizvodne poti etanola iz Direktive (EU) 2018/2001	Vrednost, kot je določena v Prilogi III k Direktivi (EU) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,913	PZM	PZM	-
	Proizvodne poti biodizla iz Direktive (EU) 2018/2001			Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	2,834	PZM	PZM	-
	Z vodikom obdelano rastlinsko olje (HVO) proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001			Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,115	0,00005	0,00018	-
	Utekočinjeni biometan kot gorivo v prometu (bioUZP) proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001			UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanjem)	2,750	0	0,00011	3,1
				UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7
				UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2
				LBSI				2,6
	Proizvodne poti biometanola iz Direktive (EU) 2018/2001			Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,375	PZM	PZM	-
	Druge proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001			Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,115	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R	R-B				
Biogoriva	Bio-H2 proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001	Vrednost, kot je določena v Prilogi III k Direktivi (EU) 2018/2001	N/A	Gorivne celice	0	0	0	-
				Motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
Obnovljiva goriva nebiološkega izvora (RFNBO) – e-goriva	e-dizel	0,0427	Sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	Sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	Vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,375	0,00005	0,00018	-
	e-UZP	0,0491	Sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanjem)	2,750	0	0,00011	3,1
				UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7
				UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2
				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	Gorivne celice	0	0	0	-
				Motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Gorivne celice	0	N/A	PZM	N/A
				Motor z notranjim zgorevanjem	0	N/A	PZM	N/A
	e-UNP	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Drugo	Elektrika	-	MEŠANICA ENERGIJSKIH VIROV EU	Oskrba z električno energijo z obale (OPS)	-	-	-	-

V stolpcu 1 je naveden razred goriv, in sicer fosilna goriva, tekoča biogoriva, plinska biogoriva in e-goriva.

V stolpcu 2 je navedeno ime ali poti zadevnih goriv v razredu.

V stolpcu 3 je navedena spodnja kurilna vrednost goriv v [MJ/g]. Za tekoča biogoriva se vrednosti energijske vsebnosti v utežnih odstotkih (spodnja kurilna vrednost, MJ/kg), določene v Prilogi III k Direktivi (EU) 2018/2001, pretvorijo v MJ/g in uporabijo.

V stolpcu 4 so navedeni emisijski faktorji TGP od vrtine do rezervoarja v [gCO_{2eq}/MJ]:

- (a) Za tekoča biogoriva se privzete vrednosti izračunajo z uporabo vrednosti E, določenih v skladu z metodologijami iz Direktive (EU) 2018/2001, del C Priloge V k navedeni direktivi za vsa tekoča biogoriva, razen za bio-UZP, in del B Priloge VI k navedeni direktivi za bio-UZP, ter na podlagi privzetih vrednosti, povezanih z določenim biogorivom, uporabljenim kot gorivo v prometu, in njegovo proizvodno potjo, določenih v navedeni direktivi, dela D in E Priloge V k navedeni direktivi za vsa tekoča biogoriva, razen za bio-UZP, in del D Priloge VI k navedeni direktivi za bio-UZP. Vrednosti E pa je treba prilagoditi tako, da se odšteje razmerje med vrednostmi iz stolpca 6 ($c_{f_CO_2}$) in stolpca 3 (LCV). To se zahteva v tej uredbi, ki razlikuje med izračuni od vrtine do rezervoarja in od rezervoarja do brazde, da se prepreči dvojno štetje emisij.

- (b) Za upoštevanje RFNBO in drugih goriv, ki niso navedena pod točko (a), za namen iz člena 4(1) te uredbe, je treba privzete vrednosti izračunati z uporabo bodisi metodologije iz delegiranega akta iz člena 28(5) Direktive (EU) 2018/2001 bodisi, če je ustrezno, podobne metodologije, če je opredeljena v pravnem aktu Unije o notranjem trgu obnovljivih plinov, zemeljskega plina in vodika, na podlagi člena 10(1) in (2) te uredbe.

V stolpcu 5 so navedene glavne vrste/razredi enot za porabo goriv, kot so dvotaktni in štiritaltni motorji z notranjim zgorevanjem (ICE) (dizelski ali Ottovi), motorji s prisilnim vžigom na revno mešanico (LBSI), gorivne celice itd.

V stolpcu 6 je naveden emisijski faktor C_f za CO_2 v $[\text{gCO}_2/\text{gFuel}]$. Uporabijo se vrednosti emisijskih faktorjev, kot so določene v Uredbi (EU) 2015/757. Za vsa goriva, ki niso vključena v Uredbo (EU) 2015/757, so privzete vrednosti navedene v tabeli.

V stolpcu 7 je naveden emisijski faktor C_f za metan v $[\text{gCH}_4/\text{gfuelgCH}_4/\text{gGoriva}]$. Za goriva UZP je C_f za metan nastavljen na nič.

V stolpcu 8 je naveden emisijski faktor C_f za dušikov oksid v $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$.

V stolpcu 9 je naveden del goriva, izgubljen zaradi ubežnih in uhajajočih emisij (C_{slip}) ter izmerjen kot odstotek mase goriva, ki ga porabi posamezna enota za porabo goriv. Pri gorivih, kot je UZP, pri katerih obstajajo ubežne in uhajajoče emisije, je količina ubežnih in uhajajočih emisij iz preglednice izražena v % mase uporabljenega goriva (stolpec 9). Vrednosti C_{slip} v preglednici so izračunane pri 50 % polne obremenitve motorja.

PRILOGA III

Splošne zahteve za brezemisijske tehnologije

V naslednjem odprtem seznamu so opredeljene vrste tehnologij in splošne zahteve za njihovo upravljanje, da bi se lahko šttele za brezemisijske, v smislu člena 3, točka 7.

Vrste tehnologij	Splošne zahteve za upravljanje
Gorivne celice	Energija, ki jo dobavljajo gorivne celice na krovu z gorivom ali sistemom, s katerim se zagotavlja, da se pri njihovi uporabi za zagotavljanje energije ne izpušča v atmosfero nobenih emisij iz člena 3, točka 7.
Shranjevanje električne energije na krovu	Električna energija, ki jo dobavljajo sistemi za shranjevanje električne energije na krovu, ki so se prej polnili s: – proizvodnjo električne energije na krovu na morju – polnjenjem akumulatorjev na obali – izmenjavo akumulatorjev
Proizvodnja električne energije na krovu z vetrno ali sončno energijo	Električna energija, ki jo dobavljajo obnovljivi viri energije na krovu, bodisi neposredno v omrežje ladje bodisi s polnjenjem vmesnega sistema za shranjevanje električne energije na krovu

Električna energija, ki jo dobavljajo tehnologije na krovu, za katere v tem seznamu ni opredeljeno, da so brezemisijske, v smislu člena 3, točka 7, se lahko doda na ta seznam z delegiranimi akti v skladu s členom 6(6).

Izpolnjevanje splošnih zahtev, navedenih zgoraj in v členu 6(6) za ostale tehnologije, ter podrobnih meril za sprejetje, navedenih v izvedbenih aktih iz člena 6(7), se dokaže z ustrezno dokumentacijo.

PRILOGA IV

Formule za izračun stanja skladnosti in glob, izrečenih
v okviru FuelEU, iz člena 23(2)

A. Formuli za izračun stanja skladnosti ladje

- (a) Za izračun stanja skladnosti ladje glede intenzivnosti TGP iz člena 4(2) se uporabi naslednja formula:

Stanje skladnosti [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{\text{nfuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
---	---

pri čemer je:

gCO _{2eq}	Grami ekvivalenta CO ₂
GHGIE _{target}	Intenzivnost TGP porabljene energije na krovu ladje v skladu s členom 4(2)
GHGIE _{actual}	Letno povprečje intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje, izračunano za zadevno poročevalno obdobje

Do 31. decembra 2034 lahko družba za vsako ladjo v kategoriji IC, IB, IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, zaprosi za izključitev dodatne porabe energije zaradi plovbe v ledu.

Družba lahko za vsako ladjo v kategoriji IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, zaprosi za izključitev dodatne porabe energije zaradi tehničnih lastnosti ladje.

Za oba primera, v katerih je izključena dodatna poraba energije, se za zgornji izračun stanja skladnosti vrednosti M_i nadomestijo s prilagojeno maso goriva M_{iA} iz Priloge V, vrednost $GHGIE_{actual}$ ki se uporabi za izračun stanja skladnosti, pa se ponovno izračuna z ustreznimi vrednostmi M_{iA} .

- (b) Za izračun stanja skladnosti ladje glede na podcilj za RFNBO v skladu s členom 5(3) se uporabi naslednja formula:

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

pri čemer je:

CB_{RFNBO}	Bilanca skladnosti v MJ podcilja za RFNBO iz člena 5(3)
$\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Letna vsota porabljene energije iz RFNBO in/ali goriv, ki zagotavljajo enakovredne prihranke emisij TGP iz člena 5

B. Formula za izračun glob FuelEU iz člena 23(2)

Višina glob FuelEU iz člena 23(2) se izračuna na naslednji način:

- (a) globa FuelEU v zvezi s stanjem skladnosti za intenzivnost TGP ladje v skladu s členom 4(2)

Globa FuelEU =	$\frac{ \text{Compliance Balance} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
----------------	---

1.	FuelEU Penalty	2.	Globa FuelEU v EUR
3.	Compliance Balance	4.	Absolutna vrednost stanja skladnosti
5.	41000	6.	1 metrična tona VLSFO, ki je ekvivalent 41000 MJ
7.	2400	8.	Znesek, ki ga je treba plačati v EUR, na ekvivalentno metrično tono VLSFO

(b) globa FuelEU glede na podcilj za RFNBO v skladu s členom 5(3)

če je $CB_{RFNBO} > 0$, je višina globe FuelEU iz člena 23(2) izračunana na naslednji način:

FuelEU Penalty (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
--------------------------	---------------------------------------

9.	FuelEU Penalty (RFNBO)	10.	Globa FuelEU v EUR
11.	CB_{RFNBO}	12.	Vrednost stanja skladnosti za RFNBO
13.	P_d	14.	Razlika v ceni med RFNBO in fosilnim gorivom, združljivim z napravami ladje
15.	41000	16.1	metrična tona VLSFO, ki je ekvivalent 41000 MJ

PRILOGA V

Izračun prilagojene mase goriva za plovbo v ledu

V tej prilogi je opisano, kako izračunati:

- dodatno porabo energije zaradi tehničnih značilnosti ladje v kategoriji IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu
- dodatno porabo energije s strani ladje v kategoriji IC, IB, IA ali IA Super ali v enakovredni kategoriji za plovbo v ledu, zaradi plovbe v ledu
- prilagojeno maso [Mi A] po odbitku dodatne energije, dodeljene posameznemu gorivu i

Dodatna energije zaradi kategorije za plovbo v ledu

Dodatna poraba energije zaradi tehničnih značilnosti ladje v kategoriji IA ali IA Super ali v enakovredni kategoriji za plovbo v ledu, se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

pri čemer je:

$E_{\text{voyages, total}}$ skupna energija, porabljena za vse plovbe, in

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu.

Skupna energija, porabljena za vse plovbe, se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times \text{LCV}_i$$

pri čemer je:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ masa goriva i, porabljenega za vse plovbe, v okviru področja uporabe te uredbe, in

LCV_i spodnja kurilna vrednost goriva i.

Dodatna energija zaradi plovbe v ledu

Dodatna poraba energije s strani ladje v kategoriji IC, IB, IA ali IA Super ali v enakovredni kategoriji za plovbo v ledu, zaradi plovbe v ledu, se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

pri čemer je:

$E_{\text{voyages,open water}}$ energija, porabljena na plovbah v odprtih vodah, in

$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ prilagojena energija, porabljena v ledenih razmerah.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ ne sme biti višja od $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$

Energija, porabljena za plovbe, ki vključujejo plovbo zgolj v odprtih vodah, se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

pri čemer je:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ energija, porabljena za plovbo v ledu, ki se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{voyages,ice conditions}} = \sum M_{i,\text{voyages,ice conditions}} \times LCV_i$$

pri čemer je:

$M_{i,\text{voyages,ice conditions}}$ masa goriva i, porabljenega za plovbo v ledu, v okviru področja uporabe te uredbe.

Prilagojena poraba energije v ledenih razmerah se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

pri čemer je:

$D_{\text{ice conditions}}$ skupna razdalja, prepotovana med plovbo v ledu, v okviru področja uporabe te uredbe.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ poraba energije glede na razdaljo, prepotovano v odprtih vodah, ki se izračuna na naslednji način:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

pri čemer je:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ poraba energije na plovbi v ledu, in

D_{total} skupna letna prepotovana razdalja v okviru področja uporabe te uredbe.

Skupna dodatna energija zaradi kategorije za plovbo v ledu in plovbe v ledu

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Prilagojena masa [$M_{i,A}$]

Družba razporedi skupno dodatno energijo za plovbo v ledu $E_{i, \text{additional ice}}$ po posameznih gorivih i , ki se uporabljajo med letom, pod naslednjimi pogoji:

$$\sum E_{i, \text{additional ice}} = E_{\text{additional ice}}$$

Za vsako gorivo i ,

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times \text{LCV}_i$$

Prilagojena masa goriva [$M_{i,A}$] se izračuna na naslednji način:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{\text{LCV}_i}$$
