



Rada
Evropské unie

Brusel 3. dubna 2023
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2021/0210(COD)

10327/1/21
REV 1

TRANS 466
MAR 140
ENV 501
ENER 319
IND 191
COMPET 546
ECO 77
RECH 347
CODEC 1068

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	15. prosince 2022
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 562 final/2
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 562 final/2, včetně aktualizovaného legislativního finančního výkazu Komise, jak byl nedávno zveřejněn v Úředním věstníku.

Příloha: COM(2021) 562 final/2



V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 562 final/2

2021/0210 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2021) 562 final of 14.07.2021
Concerns all language versions
Addition of the missing Legislative Financial Statement
The text shall read as follow:

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1 Odůvodnění a cíle návrhu

Jelikož námořní doprava přispívá k přibližně 75 % objemu zahraničního obchodu EU a 31 % objemu vnitřního obchodu EU, je nezbytnou součástí evropského dopravního systému a hraje zásadní roli pro evropské hospodářství. V přístavech EU se každý rok nalodí nebo vylodí přibližně 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava plní důležitou úlohu při zajišťování propojení ostrovů a okrajových přímořských regionů se zbytkem jednotného trhu¹. Účinná spojení v námořní dopravě jsou zásadní pro mobilitu občanů EU, v rozvojových regionech EU a pro hospodářství EU jako celek.

Odvětví námořní dopravy funguje v prostředí otevřených trhů a mezinárodní konkurence. Služby námořní dopravy v EU jsou otevřeny všem majitelům lodí z EU, služby námořní dopravy mezi členskými státy EU a mezi členskými státy EU a třetími zeměmi (zeměmi mimo EU) mohou poskytovat provozovatelé všech národností. Rovné podmínky pro provozovatele lodí a lodní společnosti jsou zásadní pro dobře fungující trh EU s námořní dopravou.

V září 2020 přijala Komise návrh na snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 55 % do roku 2030² a přivedení EU na odpovědnou cestu k tomu, aby se do roku 2050 stala klimaticky neutrální. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné snížit do roku 2050 emise z dopravy o 90 %. Na tomto snížení se budou muset podílet všechny druhy dopravy, včetně námořní dopravy.

Dosažení významného snížení emisí CO₂ z mezinárodní námořní dopravy vyžaduje používání jak menšího množství energie (zvýšení energetické účinnosti), tak čistších druhů energie (používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv). Sdělení o plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030³ vysvětluje, že: „*Odvětví letecké i námořní dopravy bude muset zvýšit úsilí o zlepšení účinnosti letadel, lodí a jejich provozu a zvýšit využívání udržitelně vyráběných paliv z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkových paliv. To bude podrobněji posouzeno v souvislosti s Iniciativou pro letecká paliva ReFuelEU a Iniciativou pro námořní paliva FuelEU, jejichž cílem je zvýšit výrobu a využívání udržitelných alternativních paliv pro tuto odvětví. K nezbytnému vývoji a zavádění technologií musí dojít již do roku 2030, abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.*“

V závislosti na politických scénářích hodnocených v rámci plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a na podporu strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu by obnovitelná a nízkouhlíková paliva měla v roce 2030 představovat 6 až 9 % a do roku 2050 mezi 86 % a 88 % palivové skladby mezinárodní námořní dopravy, aby přispěly k cílům EU snížit emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství⁴.

¹ Doprava EU v číslech, statistická příručka 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

² COM(2020) 563 final.

³ COM(2020) 562 final.

⁴ Scénář posuzující kombinaci stanovování cen uhlíku a regulačních opatření (takzvaný MIX) předpokládá podíl 7,5 % do roku 2030 a 86 % do roku 2050.

Plán dosažení cíle v oblasti klimatu konstatuje, že podíl obnovitelných zdrojů v odvětví dopravy se musí zvýšit prostřednictvím rozvoje elektrifikace, pokročilých biopaliv a dalších obnovitelných a nízkouhlíkových paliv jako součásti holistického a integrovaného přístupu a že pro dekarbonizaci budou zásadní syntetická paliva na bázi vodíku, zejména v leteckém a námořním odvětví.

Tlak na to, aby odvětví námořní dopravy používalo čistší paliva, je vyvíjen i na mezinárodní úrovni. V roce 2018 přijala Mezinárodní námořní organizace (IMO) svou výchozí strategii snižování emisí skleníkových plynů z lodí. Do seznamu identifikovaných případných krátkodobých opatření IMO zahrnuje podporu zavádění alternativních nízkouhlíkových a bezuhlíkových paliv a poskytování elektřiny z pevniny.

V současné době je skladba paliv v námořním odvětví zcela závislá na fosilních palivech. To lze vysvětlit nedostatečnými pobídkami pro provozovatele ke snižování emisí a nedostatkem vyspělých, cenově dostupných a globálně využitelných technologických alternativ k fosilním palivům v tomto odvětví. Tyto problémy částečně způsobují a posilují četná selhání trhu. Patří sem:

- vzájemné závislosti mezi nabídkou paliv, jejich distribucí a poptávkou po nich,
- nedostatek informací o budoucích regulačních požadavcích,
- dlouhá životnost aktiv (plavidla a infrastruktura pro doplňování paliva).

Iniciativa pro námořní paliva FuelEU navrhuje společný regulační rámec EU ke zvýšení podílu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv ve skladbě paliv používaných v mezinárodní námořní dopravě, aniž by se tím vytvářely překážky pro jednotný trh.

Úvahy o možných překážkách pro jednotný trh, narušení hospodářské soutěže mezi provozovateli a odklonu obchodních cest jsou zvláště důležité pro požadavky na palivo, protože náklady na palivo tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů lodí. Podíl nákladů na palivo na provozních nákladech lodí se může pohybovat od přibližně 35 % sazby za přepravu u malého tankeru do přibližně 53 % pro kontejnerová či velká nákladní plavidla. Odchytky v cenách lodního paliva mohou proto výrazně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí.

Cenový rozdíl mezi konvenčními lodními palivy fosilního původu a obnovitelnými nízkouhlíkovými palivy přitom zůstává vysoký. Aby byla zachována konkurenceschopnost a zároveň se toto odvětví nasměrovalo k přechodu na jiný typ paliv, k němuž nevyhnutelně musí dojít, jsou zapotřebí jasné a jednotné povinnosti týkající se používání obnovitelných nízkouhlíkových paliv na lodích.

Očekává se, že větší předvídatelnost regulačního rámce bude stimulovat rozvoj technologií a výrobu paliv a pomůže odblokovat patovou situaci, v níž se toto odvětví nachází, pokud jde o poptávku po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech a jejich nabídku. Ke snížení rizika úniku uhlíku, ke kterému je námořní doprava náchylná vzhledem ke své mezinárodní povaze a možnosti tankovat palivo mimo EU, jsou nezbytné jasné a jednotné povinnosti týkající se využívání energie plavidly. S ohledem na přeshraniční a globální rozměr námořní dopravy je upřednostňováno obecné nařízení týkající se námořní dopravy před právním rámcem vyžadujícím, aby členské státy EU provedly právní předpisy EU ve vnitrostátním právu. Tato

druhá varianta by mohla mít za následek nesourodý soubor vnitrostátních opatření s odlišnými požadavky a cíli.

1.2 Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Iniciativa pro námořní paliva FuelEU je součástí balíčku opatření, jehož cílem je řešit emise z námořní dopravy při zachování rovných podmínek. Je plně v souladu s dalšími opatřeními prezentovanými jako součást balíčku „Fit for 55“ a navazuje na stávající politické nástroje, jako je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757⁵, kterým se zavádí systém EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí CO₂ a dalších relevantních informací od velkých lodí využívajících přístavy v EU.

Balíček opatření je považován za nezbytný k řešení řady různých selhání trhu, která brání zavedení zmírňujících opatření v námořním odvětví. Kromě Inicativy pro námořní paliva FuelEU, jejímž cílem je zvýšit poptávku po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech, Komise navrhuje rozšířit evropský systém obchodování s emisemi (ETS)⁶ na odvětví námořní dopravy a provést přezkum směrnice o zdanění energie (ETD)⁷. Tyto dvě iniciativy by měly zajistit nákladově efektivní snižování emisí v tomto odvětví a to, aby cena dopravy odrážela její dopad na životní prostředí, zdraví a energetickou bezpečnost.

Kromě toho bude balíček opatření zahrnovat přezkum několika dalších směrnic, včetně:

- směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFID)⁸ a
- směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II)⁹.

Vedle těchto revidovaných právních předpisů se Komise bude zabývat potřebou dalších činností v oblasti výzkumu a inovací, zejména prostřednictvím společně programovaného partnerství v oblasti vodní dopravy s nulovými emisemi navrženého technologickou platformou Waterborne v rámci programu Horizont Evropa¹⁰. Rovněž provede revizi pokynů pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky¹¹ v souladu s politickými cíli Zelené dohody pro Evropu, což by mělo umožnit dostatečné financování ekologické transformace tohoto odvětví (včetně zavádění infrastruktury pro dobíjení elektřinou z pevniny) a současně zamezit narušení hospodářské soutěže.

Podíváme-li se podrobněji na navrhovaná opatření, v současné době neexistuje žádný mechanismus, a to ani na úrovni IMO, ani na úrovni EU, který by napravoval přítomnost negativních externalit (nepřímých nákladů na emise, které se jinak neberou v potaz) v tomto odvětví. To brání provozovatelům zohledňovat při svých provozních a investičních volbách společenské náklady na svou činnost z hlediska změny klimatu a znečištění ovzduší. Ekonomická literatura uvádí jako vhodný nástroj k „internalizaci“ externích nákladů mechanismy stanovování cen. Hlavními příklady by byla daň stanovená na úrovni externích

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

⁶ Směrnice 2003/87/ES.

⁷ Směrnice Rady 2003/96/ES.

⁸ Směrnice 2014/94/EU.

⁹ Směrnice (EU) 2018/2001.

¹⁰ <https://www.waterborne.eu/>

¹¹ Sdělení Komise (2014/C 200/01).

nákladů nebo obchodní systém stanovující stropy emisí („cap and trade“), jako je systém EU pro obchodování s emisemi (ETS), který stanoví mez celkových emisí a umožňuje trhu určit jejich odpovídající cenu. Oba jsou popsány jako „tržní opatření“.

Přestože obchodování s emisemi může vést ke snížení emisí skleníkových plynů nákladově efektivním způsobem a poskytuje jednotný cenový signál, který ovlivňuje rozhodnutí provozovatelů, investorů a spotřebitelů, neřeší dostatečně všechny překážky pro nasazení řešení s nízkými a nulovými emisemi.

Jsou zapotřebí další politická opatření, aby bylo zajištěno zachování rovných podmínek při odstraňování překážek investic do technologií a infrastruktury pro čistou energii, a tím omezování nákladů na snižování emisí a doplňování činnosti systému EU pro obchodování s emisemi. To je zvláště důležité pro podporu zmírňujících opatření – jako je využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví námořní dopravy – která mají vysoký potenciál snížit emise v budoucnu, ale v současné době se potýkají s vysokými náklady na snižování emisí, jakož i se specifickými tržními překážkami.

Rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi na námořní odvětví bude dále podporovat zlepšování energetické účinnosti a snižovat cenový rozdíl mezi konvenčními a nízkoemisními technologiemi, ale jeho schopnost podporovat rychlé nasazení technologií obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví silně závisí na jeho skutečné cenové hladině, jež v krátkodobém až střednědobém horizontu pravděpodobně nedosáhne dostatečné úrovně pro tento účel.

Podobně právní předpisy týkající se *dodávek* paliva (RED II) a *infrastruktury* (AFID) neměly významný dopad na využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví a je třeba je doplnit opatřeními, která mohou vytvořit *poptávku* po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech. Přezkum směrnice RED II by navíc nebyl schopen řešit vysoké riziko čerpání paliva mimo EU v odvětví lodní dopravy.

V současné době neexistuje žádný regulační rámec EU, který by konkrétně upravoval používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě. Tato iniciativa má v úmyslu zaplnit tuto mezeru zvýšením poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech v námořní dopravě při zachování rovných podmínek a dobře fungujícího trhu EU v oblasti námořní dopravy a paliv používaných v tomto odvětví.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tato iniciativa si klade za cíl zvýšit využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě EU při zachování rovných podmínek pro lodě na moři i u nábřeží a přispět k dosažení cílů EU a mezinárodních cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. Zajištění rozmanitější skladby paliv a vyššího podílu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv je zásadní pro přispěvek tohoto odvětví k evropské ambici dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality, jak stanoví Zelená dohoda pro Evropu. Zároveň je důležitý diferencovaný přístup k používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv při plavbě a v přístavech pro zohlednění různých dopadů na znečištění ovzduší (přísnější požadavky na lodě v přístavech) a různé dostupnosti technologií (více možností pro lodě v přístavech).

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Tato iniciativa si klade za cíl udržet vysokou úroveň propojení a zachovat konkurenceschopnost námořního odvětví a zároveň posílit jeho udržitelnost. Ustanovení čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie zmocňuje Unii k přijetí vhodných ustanovení v námořní dopravě.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Námořní doprava je ze své podstaty mezinárodním odvětvím. V Evropě se přibližně 75 % plaveb hlášených v rámci monitorování, vykazování a ověřování uskutečňuje uvnitř Evropského hospodářského prostoru (EHP) (a mohly by tedy být považovány za ukazatel provozu v rámci EU) a odhaduje se, že pouze přibližně 9 % provozu tvoří vnitrostátní plavby (mezi přístavy ve stejném členském státě EU). Přeshraniční rozměr odvětví je tedy zásadní a vyžaduje koordinovaná opatření na úrovni EU.

Bez opatření na úrovni EU by hrozilo, že spleť regionálních nebo vnitrostátních požadavků napříč členskými státy EU povede k vývoji technických řešení, která nemusí být nutně navzájem kompatibilní. Několik členských států EU již vyvíjí vnitrostátní námořní strategie, které zahrnují specifické přístupy k emisím z lodí, a zejména k využívání alternativních paliv¹², s možnými nezamýšlenými účinky a narušeními trhu. Jelikož příčiny problémů identifikované v souvislosti s tímto návrhem se v jednotlivých členských státech EU zásadně neliší a činnosti tohoto odvětví mají přeshraniční rozměr, lze tyto otázky nejlépe řešit na úrovni EU. Opatření EU mohou také inspirovat rozvoj budoucích opatření urychlujících zavádění alternativních paliv na globální úrovni a připravit pro něj cestu¹³.

Předchozí opatření EU v otázkách skleníkových plynů již stimulovala odpovídající reakci IMO. Zejména skutečnost, že EU přijala nařízení o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z lodí, vedla krátce poté k tomu, že IMO přijala podobný povinný globální systém sběru dat o skleníkových plynech. Koordinovaný přístup členských států EU v reakci na vývoj v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v IMO v poslední době zajistil, že do krátkodobých opatření IMO ke snížení emisí skleníkových plynů budou zahrnuta povinná opatření v oblasti energetické účinnosti. Společný úhel pohledu značné skupiny členských států IMO na fórech této organizace znamená, že EU může mít významný vliv na směr a výsledek diskusí IMO.

• Proporcionalita

Provedení této iniciativy na úrovni EU je zapotřebí k dosažení úspor z rozsahu při zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě, zamezení úniku uhlíku a zajištění rovných podmínek mezi provozovateli, kteří vplouvají do přístavů EU, a mezi samotnými přístavy EU. Jako příklad lze uvést, že povinnosti stanovené na vnitrostátní úrovni týkající se používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv by mohly odklonit dopravu

¹² To zahrnuje národní plány, které připravuje Nizozemsko, Švédsko a Itálie (ve formě pokynů k plánovacím dokumentům orgánů přístavního systému pro oblast energetiky a životního prostředí (DEASP)). Členské státy mimo EU, jako je Spojené království a Norsko, rovněž vypracovávají vlastní plány. V této souvislosti je důležité je zmínit, protože jejich cíle mohou ovlivnit pobřežní loďní dopravu do a z EU.

¹³ V současné době jsou uvedeny ve výchozí strategii IMO pro snižování emisí skleníkových plynů z lodí mezi případnými střednědobými opatřeními, tj. opatřeními, jež mají být schválena IMO mezi lety 2023 a 2030.

do konkurenčních přístavů jiných členských států a narušit hospodářskou soutěž. Proto je harmonizace na úrovni EU nezbytná k zajištění rovných podmínek pro všechny aktéry námořního klastru (zejména provozovatele, přístavy a dodavatele paliv).

- **Volba nástroje**

Posouzení dopadů stanovilo, že k dosažení cílů jsou nezbytná závazná, regulační opatření. Nařízení je nejvhodnějším nástrojem k zajištění společného provádění předpokládaných opatření při současném snížení rizika narušení v rámci jednotného trhu, které by mohlo vyplývat z rozdílů v tom, jak členské státy EU převádějí požadavky do vnitrostátního práva. Jelikož přechod na obnovitelná a nízkouhlíková paliva vyžaduje značné investice ze strany dodavatelů paliv, distribuci paliva a silný a jasný tlak na poptávku, je zásadní, aby regulační rámec poskytoval jednotný, dlouhodobý a robustní soubor pravidel pro všechny investory v celé EU. Zejména je důležité vyvarovat se vytvoření nesourodého souboru různých opatření na vnitrostátní úrovni, což by platilo v případě provádění podle meziodvětvové směrnice.

Návrh je svou povahou vysoce technický a je velmi pravděpodobné, že bude muset být pravidelně pozměňován tak, aby odrážel technický a právní vývoj. Proto se plánuje rovněž řada prováděcích opatření. Ta se zaměří zejména na technické specifikace pro provádění funkčních požadavků.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Protože se jedná o nový návrh, nebyla provedena žádná hodnocení ani kontrola účelnosti.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise aktivně komunikovala se zúčastněnými stranami a prováděla komplexní konzultace v celém procesu posuzování dopadů. Názory zúčastněných stran se začaly shromažďovat v reakci na zveřejnění počátečního posouzení dopadů (březen a duben 2020). Bylo obdrženo celkem 81 odpovědí, které poskytly informace pro proces přípravy a pomohly upřesnit přístup a lépe identifikovat překážky, které brání současnému využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví.

V rámci přípravy návrhu zahrnovaly další konzultační činnosti:

- otevřenou veřejnou konzultaci organizovanou Komisí, která probíhala od 2. července 2020 do 10. září 2020. Bylo obdrženo celkem 136 odpovědí pokrývajících různé skupiny zúčastněných stran. Odpovědi pocházely od vlastníků lodí a správy lodí (40), výrobců energie a dodavatelů paliv (37), pobřežní plavby (25), vnitrostátních veřejných orgánů (15), zájmových organizací (14), vedení a správy přístavů (13), provozovatelů přístavních terminálů nebo jiných poskytovatelů přístavních služeb (13), akademické obce v oblasti výzkumu a inovací (12), odvětví vnitrozemských vodních cest (11), výrobců lodí a námořního vybavení (10), regionálních nebo místních veřejných orgánů (9), dodavatelů logistiky, přepravníků a majitelů nákladu

(9), orgánů pro technickou normalizaci a klasifikačních společností (2), subjektů z oblasti investic a financování (2) a dalších (17)¹⁴,

- cílenou konzultaci se zúčastněnými stranami organizovanou konzultantem odpovědným za studii na podporu posouzení dopadů, která probíhala od 18. srpna 2020 do 18. září 2020 a byla zaměřena na odborníky z Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu (ESSF). Konzultant rovněž vedl řadu rozhovorů se zúčastněnými stranami, včetně zástupců dotčeného odvětví a vnitrostátních orgánů, a to v období od 10. července 2020 do 1. prosince 2020,
- kulatý stůl zúčastněných stran, pořádaný Komisí dne 18. září 2020 se členy Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu¹⁵ (ESSF) a Evropského fóra přístavů¹⁶ (EPF),
- pravidelná setkání skupiny odborníků v rámci podskupiny ESSF o udržitelné alternativní energii pro lodní dopravu.

Informace poskytnuté zúčastněnými stranami byly klíčové, protože umožnily Komisi upřesnit podobu možností politiky a rovněž posoudit jejich ekonomické, sociální a environmentální dopady, porovnat je a určit, která možnost politiky pravděpodobně maximalizuje poměr přínosů a nákladů pro společnost.

Z konzultací vyplynulo, že mezi všemi skupinami zúčastněných stran panuje shoda v tom, jak je důležité řešit využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě, jakož i konkrétní problémy zjištěné v posouzení dopadů.

Konzultace potvrdily, že všech pět příčin identifikovaných v rámci posouzení dopadů návrhu je relevantních. Výsledky naznačují, že se různé zúčastněné strany shodují, že nejdůležitějšími překážkami jsou vysoké náklady na palivo a investice spolu s nejistotou pro investory. Pokud jde o cíle politiky, jako nejdůležitější cíl se z pohledu zúčastněných stran jeví „*poskytnout větší jistotu ohledně klimatických a environmentálních požadavků týkajících se lodí v provozu*“.

Všechny skupiny zúčastněných stran se rovněž vyjádřily v tom smyslu, že dávají přednost politice založené na cílech před normativní politikou, což rovněž odpovídá požadavku na technologickou neutralitu vyjádřenému většinou zúčastněných stran. Pokud jde o politická opatření, od zúčastněných stran získalo nejvyšší skóre stanovení jasné regulační cesty pro dekarbonizaci současného lodního paliva. Pokud jde o zeměpisný rozsah, nebyla zjevně upřednostňována žádná správná zeměpisná působnost opatření. Pokud jde o měření environmentální výkonnosti a způsob, jakým by měly být emise zahrnuty do politického rámce, většina zúčastněných stran upřednostňuje přístup „well-to-wake“ (od vrtu po brázdu), který zohledňuje nejen emise ze spalování paliva na palubě lodi, ale také předchozí emise z výroby, přepravy a distribuce paliv. Pokud jde o lodě u nábřeží, většina zúčastněných stran považuje požadavky na využívání dodávek energie z pevniny za relevantní a nezbytné pro dosažení cílů dekarbonizace.

¹⁴ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation>

¹⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>

¹⁶ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542>

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Externí dodavatel provedl studii na podporu posouzení dopadů, o kterou se návrh opírá. Tato studie byla zahájena v červenci 2020 a byla dokončena v březnu 2021. Studie poskytla útvarům Komise cenné poznatky, zejména při navrhování možností politiky, posuzování některých očekávaných dopadů a shromažďování názorů přímo ovlivněných zúčastněných stran. Útvary Komise se také v technických aspektech souvisejících s touto iniciativou spoléhaly na podporu Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA).

- **Posouzení dopadů**

Opatření obsažená v tomto návrhu vycházejí z výsledků posouzení dopadů. Zpráva o posouzení dopadů [SWD(2021) 635] obdržela kladné stanovisko Výboru Komise pro kontrolu regulace [SEC(2021) 562]. Ve svém stanovisku výbor poskytl řadu doporučení ohledně prezentace argumentů ve zprávě o posouzení dopadů. Tato doporučení se řešila a souhrnný přehled o tom, jak se postupovalo, poskytuje příloha 1 zprávy o posouzení dopadů.

K dosažení stanovených cílů byly v souvislosti s posouzením dopadů zvažovány tři možnosti politiky. Tyto tři možnosti sdílejí dvě hlavní charakteristiky:

- 1) regulační povahu zajišťující právní jistotu a
- 2) zaměření se na aspekty na straně poptávky s cílem stimulovat výrobu a používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, řešit situaci příčin a následků a zabránit úniku uhlíku.

Možnosti politiky představovaly různé způsoby, jak závazek koncipovat, a lišily se zejména v přístupu k výběru technologie a způsobu, jakým je dosahováno požadovaného výsledku.

Možnost č. 1 je koncipována jako normativní přístup, který vyžaduje, aby byly použity podíly konkrétních paliv / druhů paliv. To znamená, že technologii zvolí regulační orgán. Možnosti č. 2 i 3 představují přístupy založené na cílech požadující splnění maximální meze ročního průměru intenzity emisí skleníkových plynů pro energii použitou na palubě. Volba technologie je ponechána na tržních subjektech. Možnost politiky č. 3 mimoto obsahuje rovněž mechanismy odměňování nadprůměrných výsledků s cílem podpořit vývoj pokročilejších technologií s nulovými emisemi (sdružování a multiplikátory pro technologie s nulovými emisemi) omezujících jak látky znečišťující ovzduší, tak skleníkové plyny. Všechny možnosti vyžadují, aby lodě, které nejvíce znečišťují životní prostředí v přístavech (kontejnerové lodě a osobní lodě), využívaly dodávky elektřiny z pevniny (nebo ekvivalentní technologii s nulovými emisemi).

Po posouzení je jako upřednostňovaná možnost určena možnost politiky č. 3, která zajišťuje nejlepší rovnováhu mezi cíli a celkovými náklady na provádění. Reaguje nejen na potřebu flexibility, na kterou kladly důraz zúčastněné strany během konzultačních činností (zejména provozovatelé a přístavy), ale také snižuje riziko technologického ustrnutí (a stimuluje včasné přijetí jěpokročilejších technologií).

Větší pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv do skladby paliv pro námořní plavidla se promítne do významného snížení emisí skleníkových plynů a emisí znečišťujících ovzduší. Související úspory externích nákladů byly odhadnuty na 10 miliard EUR v případě znečištění ovzduší a 138,6 miliardy EUR v případě změny klimatu v poměru k základnímu scénáři a ve

vyjádření jako současná hodnota pro období 2021–2050. Tyto hodnoty byly vypočteny v posouzení dopadů na základě modelovaného předpokládaného zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Očekává se, že provozovatelé lodí ušetří 2,3 miliardy EUR díky nižším provozním nákladům (údržba, posádka atd.). Toto snížení bude způsobeno poněkud nižší aktivitou námořní dopravy ve srovnání se základním scénářem. Další znatelný dopad se týkal používání pokročilých paliv a pohonných technologií a nepřímo jejich vlivu na inovace. Očekává se, že iniciativa do roku 2050 posílí pronikání plavidel poháněných palivovými články (18,9 %) a také plavidel s elektrickým pohonem (5,4 %) do loďstva (ve srovnání s tím, že v základním scénáři k rozšíření těchto technologií nedojde).

Hlavní náklady vyplývající z navrhovaného zásahu, jež činí 89,7 miliardy EUR, nesou provozovatelé lodí. Vyplývají ze zvýšených kapitálových nákladů (25,8 miliardy EUR) a nákladů na paliva (63,9 miliardy EUR). Nepřímé náklady pro přístavy, jež se odhadují na 5,7 miliardy EUR, budou spojeny s nezbytnou infrastrukturou pro doplňování paliva. Administrativní náklady provozovatelů lodí v důsledku shromažďování údajů, předkládání a ověřování plánů pro zajištění souladu a výroční energetické zprávy, spolupráce během auditů a inspekcí, jakož i výcviku posádky se odhadují na 521,7 milionu EUR. Na vypracování pokynů pro přístavy s cílem zajistit bezpečné zacházení s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy bylo určeno dalších 1,8 milionu EUR. Konkrétní náklady na certifikaci paliva nebylo možné vyčíslit. Očekává se, že náklady veřejných orgánů na vymáhání budou omezené (1,5 milionu EUR) a důraz bude kladen na poskytování nezbytných IT nástrojů pro vykazování. Upřednostňovaná možnost tudíž v časovém horizontu iniciativy poskytne čisté přínosy ve výši 58,4 miliardy EUR.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky pro ochranu základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Upřednostňovaná možnost bude mít rozpočtové důsledky pro Komisi. Očekávané náklady na služby IT a vývoj IT systémů činí až 0,5 milionu EUR. To vychází z nákladů na systém THETIS-MRV a zkušeností se stávajícími moduly THETIS-EU podporujícími různé právní předpisy EU, přičemž tyto náklady na vývoj informačních technologií se odhadují na 300 000 EUR. Upřednostňovaná možnost politiky by také vyžadovala další funkce pro podporu sdružování lodí za účelem dosažení souladu s předpisy. Náklady na tento dodatečný nástroj se odhadují na 200 000 EUR. Volby týkající se vývoje a zadávání zakázek v oblasti informačních technologií budou předmětem předběžného schválení Výborem Evropské komise pro informační technologie a kybernetickou bezpečnost.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat pokrok, dopady a výsledky tohoto návrhu prostřednictvím souboru mechanismů monitorování a hodnocení. Komise bude měřit pokrok při dosahování konkrétních cílů návrhu, a to zejména prostřednictvím každoročně shromažďovaných údajů v rámci systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování.

Požadavky na informace (zprávy, odpovědi na průzkumy) budou pečlivě vyváženy tak, aby zúčastněným stranám nepřinášely další zátěž způsobenou vytvářením nepřiměřených nových požadavků na předkládání zpráv.

Pět let po skončení lhůty pro provedení návrhu právního aktu provede Komise hodnocení pravidel, aby ověřila, zda bylo dosaženo cílů iniciativy. Hodnocení poskytne informace pro budoucí rozhodovací procesy, aby se zajistilo, že budou provedeny nezbytné úpravy v zájmu dosažení stanovených cílů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 popisuje předmět navrhovaného nařízení, které stanoví pravidla ke snížení intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubách lodí připlouvajících do přístavů pod jurisdikcí některého členského státu nebo z nich odplouvajících. Tato pravidla mají za cíl podpořit harmonický rozvoj a důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v celé Unii a snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, aniž by na jednotném trhu vznikaly překážky.

Článek 2 stanoví oblast působnosti.

Článek 3 stanoví několik definic.

Článek 4 stanoví mez roční intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí.

Článek 5 stanoví požadavky na využívání dodávek elektřiny z pevniny nebo energie s nulovými emisemi u nábřeží pro konkrétní typy lodí a uvádí možné výjimky.

Článek 6 stanoví společné zásady pro monitorování souladu.

Článek 7 stanoví, co by mělo být zahrnuto do plánů monitorování.

Článek 8 uvádí situace, za kterých by měl být plán monitorování změněn.

Článek 9 stanoví zásady týkající se certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných uhlíkových paliv.

Článek 10 stanoví rozsah ověřovacích činností, které mají ověřovatelé provádět.

Článek 11 stanoví obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů.

Článek 12 stanoví hlavní zásady, které je třeba při ověřovacích postupech dodržovat.

Článek 13 stanoví pravidla pro akreditace ověřovatelů pro činnosti, které mají být prováděny v oblasti působnosti tohoto nařízení.

Článek 14 vymezuje parametry, které by společnosti měly sledovat a zaznamenávat, aby prokázaly soulad.

Článek 15 stanoví úkol pro ověřovatele ve vztahu k informacím poskytovaným společnostmi.

Článek 16 zřizuje databázi bilancí souladu a stanoví hlavní parametry pro vykazování.

Článek 17 zavádí ustanovení o flexibilitě, která provozovatelům umožňují, aby si pro účely dosažení souladu v určitém limitu ukládali nebo půjčovali přebytek v rámci bilance souladu.

Článek 18 stanoví hlavní zásady a postupy pro možné sdružování bilancí souladu.

Článek 19 stanoví podmínky pro vydání osvědčení o shodě FuelEU.

Článek 20 stanoví sankce, které budou uloženy, pokud nebylo dosaženo souladu.

Článek 21 stanoví zásady pro přidělování vybraných sankcí na podporu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví.

Článek 22 stanoví povinnost lodí mít platné osvědčení o shodě FuelEU.

Článek 23 stanoví pravidla pro inspekce lodí.

Článek 24 zakládá právo přezkoumávat rozhodnutí ovlivňující společnosti.

Článek 25 požaduje určení příslušných orgánů odpovědných za uplatňování a prosazování tohoto nařízení.

Článek 26 stanoví podmínky svěření přenesené pravomoci Komisi podle tohoto nařízení.

Článek 27 stanoví postup projednávání ve výboru pro výkon pravomoci Komise přijímat prováděcí akty.

Článek 28 požaduje, aby Komise podávala Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení alespoň každých pět let.

Článek 29 mění směrnici 2009/16/ES doplněním osvědčení o shodě FuelEU do její přílohy IV.

Článek 30 stanoví datum vstupu v platnost a použitelnosti tohoto nařízení.

Příloha I vymezuje vzorce a metodiku pro stanovení roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí.

Příloha II uvádí seznam výchozích hodnot, které lze použít při určování emisních faktorů použitých ve vzorci popsaném v příloze I.

Příloha III uvádí seznam technologií s nulovými emisemi, které lze použít jako alternativu k připojení k dodávkám elektřiny z pevniny u nábřeží, a specifická kritéria pro jejich použití.

Příloha IV vymezuje minimální prvky osvědčení, které má vydat řídicí orgán přístavu v případech, kdy loď nemohou z oprávněných důvodů využívat dodávky elektřiny z pevniny.

Příloha V vymezuje vzorce pro stanovení bilance souladu lodí a sankce v případě nesouladu.

Návrh

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁷,s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁸,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu EU podílí přibližně 75 % a na objemu vnitřního obchodu EU 31 %. Současně lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí CO₂ z dopravy v EU a 3–4 % celkových emisí CO₂ v EU. V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vyloží 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu. Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou rovné podmínky nezbytné. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném a harmonizovaném politickém rámci, kde mohou provozovatelé námořní dopravy, přístavy a další aktéři působit na základě rovných příležitostí. Dojde-li k narušení trhu, hrozí riziko znevýhodnění provozovatelů lodí nebo přístavů ve srovnání s konkurenty v odvětví námořní dopravy nebo v jiných odvětvích dopravy. To může mít potom za následek snížení konkurenceschopnosti tohoto odvětví a omezení propojení v námořní dopravě pro občany a podniky.

¹⁷ Úř. věst. C ..., ..., s.

¹⁸ Úř. věst. C ..., ..., s.

- (2) Aby Komise posílila závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody a stanovila kroky, které je třeba učinit k dosažení klimatické neutrality do roku 2050, a aby z politického závazku učinila právní závazek, přijala (pozměněný) návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima)¹⁹, jakož i sdělení „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030“²⁰. To také integruje cíl snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. Ke stimulaci využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, a to i v odvětví námořní dopravy, jsou zapotřebí různé doplňkové politické nástroje. K nezbytnému vývoji a zavádění technologií musí dojít do roku 2030, abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.
- (3) V souvislosti s přechodem na obnovitelná a nízkouhlíková paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy EU, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů provozovatelů lodí. Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy Unie mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva. To může vést k úniku uhlíku a škodlivým účinkům na konkurenceschopnost tohoto odvětví, pokud dostupnost obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořních přístavech spadajících do jurisdikce členského státu není doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny provozovatele lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvají z nich. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných nízkouhlíkových paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.
- (4) Aby byl zajištěn účinek na všechny činnosti odvětví námořní dopravy, je vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na část plaveb mezi přístavem pod jurisdikcí členského státu a přístavem spadajícím do jurisdikce třetí země. Toto nařízení by se tedy mělo vztahovat na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu, na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu a na energii použitou u nábřeží v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. Takové pokrytí podílu energie spotřebované lodí při příchozích i odchozích plavbách mezi Unií a třetími zeměmi zajišťuje účinnost tohoto nařízení, a to i zvýšením pozitivního dopadu takového rámce na životní prostředí. Tento rámec současně omezuje riziko úhybných zastávek v přístavu a riziko přemístění překládkových činností mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy, rovné podmínky pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měla by pro všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech platit jednotná pravidla obsažená v tomto nařízení.

¹⁹ COM(2020) 563 final.

²⁰ COM(2020) 562 final.

- (5) Pravidla stanovená v tomto nařízení by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku. Z důvodu souladu s unijními a mezinárodními pravidly v oblasti námořní dopravy by se toto nařízení nemělo vztahovat na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.
- (6) Osobou nebo organizací odpovědnou za soulad s tímto nařízením by měla být lodní společnost definovaná jako vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz a po převzetí takové odpovědnosti souhlasil s převzetím všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění. Tato definice vychází z definice „společnosti“ v čl. 3 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757²¹ a je v souladu s globálním systémem sběru dat zavedeným v roce 2016 Mezinárodní námořní organizací (IMO). V souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ by lodní společnost mohla na základě smluvního ujednání vyvodit odpovědnost za náklady na dodržování předpisů podle tohoto nařízení u subjektu, který je přímo odpovědný za rozhodnutí ovlivňující intenzitu skleníkových plynů z energie používané lodí. Zpravidla by se jednalo o subjekt, který je zodpovědný za výběr paliva, trasy a rychlosti lodí.
- (7) Aby se omezila administrativní zátěž, zejména zátěž menších provozovatelů, nemělo by se toto nařízení vztahovat na dřevěné lodě jednoduché konstrukce a lodě bez mechanického pohonu a zaměřit se na lodě s hrubou prostorností nad 5 000. Přestože tyto posledně jmenované lodě představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení (EU) 2015/757, jsou zodpovědné za 90 % emisí oxidu uhličitého (CO₂) z námořního odvětví.
- (8) Vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení vyžaduje koordinovaný přístup k sladění nabídky a poptávky a zajištění vhodné distribuční infrastruktury. Zatímco současný evropský regulační rámec již částečně upravuje výrobu paliva směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001²² a jeho distribuci směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU²³, je také zapotřebí nástroj, který zajistí rostoucí úroveň poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech.
- (9) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku nebo cíle týkající se uhlíkové náročnosti činností podporují zlepšení energetické účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém horizontu přinesly významný posun směrem k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektrina.

²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (10) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech by měly být cílené a respektovat zásadu technologické neutrality. Měly by proto být stanoveny meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, aniž by bylo předepisováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie.
- (11) Měl by být podporován rozvoj a zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv s vysokým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a s vysokým potenciálem pro inovace a růst, aby byly splněny budoucí potřeby. To podpoří vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivy a v krátkodobém i dlouhodobém horizontu zajistí dostatečné dodávky udržitelných námořních paliv, což přispěje k ambicím Unie v oblasti dekarbonizace dopravy a současně podpoří úsilí Unie o dosažení vysoké úrovně ochrany životního prostředí. Za tímto účelem by měla být způsobilá udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, jakož i syntetická námořní paliva. Zásadní význam mají zejména udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, která jsou v současnosti komerčně nejvyspělejší technologií pro dekarbonizaci námořní dopravy již v krátkodobém horizontu.
- (12) Pokud tradiční pěstování plodin pro potravinářské nebo krmné účely nahradí pěstování plodin pro biopaliva, biokapaliny a paliva z biomasy, dojde k nepřímé změně ve využívání půdy. Tato dodatečná poptávka může zvýšit tlak na půdu a vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což zapříčiní další emise skleníkových plynů a úbytek biologické rozmanitosti. Výzkum ukázal, že míra účinku závisí na mnoha faktorech, např. na druhu suroviny použité pro výrobu paliva, na úrovni dodatečné poptávky po vstupních surovinách, která je vyvolána používáním biopaliv, biokapalin a paliv z biomasy, jakož i na tom, do jaké míry je půda s velkou zásobou uhlíku v celém světě chráněna. Úroveň emisí skleníkových plynů způsobených nepřímou změnou ve využívání půdy nelze jednoznačně určit s úrovní přesnosti požadovanou pro stanovení emisních faktorů na základě tohoto nařízení. Existují však důkazy, že všechna paliva vyrobená ze vstupních surovin způsobují v různé míře nepřímé změny ve využívání půdy. Kromě emisí skleníkových plynů spojených s nepřímou změnou ve využívání půdy, které jsou schopny negovat některé nebo všechny úspory emisí skleníkových plynů u jednotlivých biopaliv, biokapalin nebo paliv z biomasy, představuje nepřímá změna využívání půdy riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvláště závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby z důvodu výrazného zvýšení poptávky. Neměla by tudíž být podporována žádná paliva na bázi krmných a potravinářských plodin. Směrnice (EU) 2018/2001 již omezuje a stanoví strop pro příspěvek takových biopaliv, biokapalin a biomasy k cílům úspor emisí skleníkových plynů v odvětví silniční a železniční dopravy s ohledem na jejich nižší přínosy pro životní prostředí, nižší účinnost, pokud jde o potenciál snižování skleníkových plynů, a širší obavy o udržitelnost.
- (13) Tento přístup však musí být v námořním odvětví přísnější. Námořní odvětví má v současné době nevýznamnou úroveň poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin, protože více než 99 % v současnosti používaných námořních paliv je fosilního původu. Nezpůsobilost paliv na bázi potravinářských a krmných plodin podle tohoto nařízení proto rovněž minimalizuje jakékoli riziko zpomalení dekarbonizace odvětví dopravy, které by jinak

mohlo vyplývat z přesunu biopaliv z plodin ze silničního do námořního odvětví. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, protože silniční doprava v současnosti zůstává zdaleka nejvíce znečišťujícím odvětvím dopravy a námořní doprava v současné době využívá převážně paliva fosilního původu. Je proto vhodné zabránit vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin podporou jejich používání podle tohoto nařízení. Dodatečné emise skleníkových plynů a ztráta biologické rozmanitosti způsobené všemi druhy paliv na bázi krmných a potravinářských plodin proto vyžadují, aby tato paliva byla považována za paliva se stejnými emisními faktory jako v případě nejméně příznivého způsobu výroby.

- (14) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. Jasný a stabilní dlouhodobý regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový rámec by měl definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí do roku 2050. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv.
- (15) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory těchto paliv. Do metodiky by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.
- (16) V zájmu ucelenějšího přehledu o vlivu různých energetických zdrojů na životní prostředí by měla být účinnost paliv z hlediska skleníkových plynů hodnocena na základě přístupu „well-to-wake“ (od vrtu po brázdu za lodí), jenž zohledňuje dopady výroby, přepravy, distribuce a používání energie na palubě. To má stimulovat technologie a způsoby výroby, které mají nižší stopu skleníkových plynů a poskytují skutečné výhody ve srovnání se stávajícími konvenčními palivy.
- (17) Účinnost „well-to-wake“ u obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv by měla být stanovena s použitím výchozích nebo skutečných a certifikovaných emisních faktorů pokrývajících emise „well-to-tank“ (od vrtu po palivovou nádrž) a „tank-to-wake“ (od palivové nádrže po brázdu). Účinnost fosilních paliv by však měla být hodnocena pouze pomocí standardních emisních faktorů, jak stanoví toto nařízení.
- (18) Komplexní přístup ke všem nejdůležitějším emisím skleníkových plynů (CO₂, CH₄ a N₂O) je nezbytný pro podporu využívání zdrojů energie s celkově nižší stopou skleníkových plynů. Aby se zohlednil potenciál globálního oteplování v případě methanu a oxidu dusíku, měl by být limit stanovený tímto nařízením vyjádřen jako „ekvivalent CO₂“.
- (19) Využívání obnovitelných zdrojů energie a alternativního pohonu, jako je větrná a sluneční energie, výrazně snižuje intenzitu skleníkových plynů z celkové spotřeby energie lodí. Obtížnost přesného měření a kvantifikace těchto zdrojů energie (přerušovanost využívání energie, přímý přenos jako pohon atd.) by neměla bránit

jejich zohlednění v celkovém objemu energie spotřebované lodí prostřednictvím odhadu jejich příspěvku k energetické bilanci lodí.

- (20) Pro pobřežní oblasti a přístavní města je významným problémem znečištění ovzduší způsobené loděmi (oxidy síry, oxidy dusíku a částice) u nábřeží. Proto by měly být uloženy konkrétní a přísné povinnosti týkající se snížení emisí z lodí u nábřeží, které během pobytu v přístavu odebírají energii ze svých motorů. Podle údajů shromážděných v rámci nařízení (EU) 2015/757 v roce 2018 jsou osobní lodě a kontejnerové lodě kategoriemi lodí, které produkují nejvyšší množství emisí na loď u nábřeží. Emise z těchto kategorií lodí by proto měly být řešeny jako prioritní.
- (21) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou. Vzhledem k rostoucímu podílu obnovitelných zdrojů v skladbě elektřiny v EU představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je k dispozici lodím u nábřeží. Zatímco směrnice 2014/94/EU (směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva – AFID) zahrnuje pouze ustanovení o přípojných bodech pro dodávky elektřiny z pevniny, poptávka po této technologii a v důsledku toho i její nasazení zůstávají omezené. Proto by měla být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny nejvíce znečišťujícími loděmi.
- (22) Kromě dodávek elektřiny z pevniny mohou v přístavech ekvivalentní výhody pro životní prostředí být schopny nabídnout i jiné technologie. Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny, měla by být loď od využívání dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.
- (23) Výjimky z využívání dodávek elektřiny z pevniny by měly být stanoveny také z řady objektivních důvodů, ověřených řídicím orgánem přístavu určení a omezených na neplánované zastávky v přístavu z důvodu bezpečnosti nebo záchrany života na moři, krátkodobá zdržení lodí u nábřeží po méně než dvě hodiny, neboť to je minimální doba potřebná pro připojení, a na použití palubní výroby energie v nouzových situacích.
- (24) Výjimky v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měly být omezeny poté, co provozovatelé lodí a přístavů měli dostatek času na provedení nezbytných investic, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. Od roku 2035 by provozovatelé lodí měli pečlivě plánovat zastávky v přístavu, aby se ujistili, že budou moci vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů u nábřeží a ohrožování životního prostředí v pobřežních oblastech a přístavních městech. Omezený počet výjimek v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měl být zachován, aby byla zajištěna možnost příležitostných změn plánů zastávek v přístavu a zastávek v přístavu s nekompatibilním zařízením na poslední chvíli.
- (25) Toto nařízení by mělo zavést spolehlivý systém monitorování, vykazování a ověřování, aby bylo možné sledovat dodržování jeho ustanovení. Takový systém by se měl uplatňovat nediskriminačním způsobem na všechny lodě a vyžadovat ověření třetí stranou, aby byla zajištěna přesnost údajů předložených v rámci tohoto systému. Aby se usnadnilo dosažení cíle tohoto nařízení, měly by být v případě potřeby k ověření souladu s tímto nařízením použity veškeré údaje, které již byly nahlášeny

pro účely nařízení (EU) 2015/757, aby se omezila administrativní zátěž uložená společností, ověřovatelům a námořním orgánům.

- (26) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie používané na palubě plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě nebo přítomnosti technologií podporovaných větrem, s cílem prokázat dodržování meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a proces ověřování ověřovateli, měly by společnosti podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757 dokumentovat předpokládanou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v monitorovacím plánu. Monitorovací plán a případně jeho následné úpravy by měly být předloženy ověřovateli.
- (27) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, u nichž se očekává, že budou používána v námořním odvětví, má zásadní význam certifikace paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku měla vycházet z pravidel stanovených směrnicí (EU) 2018/2001. Tento přístup certifikace by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenou směrnicí nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou být hodnoty certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001 (pro hodnoty „well-to-tank“) nebo pomocí laboratorních zkoušek či přímých měření emisí („tank-to-wake“).
- (28) Ověření akreditovanými ověřovateli by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společností a soulad s tímto nařízením. V zájmu zajištění nestrannosti by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008²⁴.
- (29) Na základě údajů a informací monitorovaných a vykazovaných společnostmi by ověřovatelé měli vypočítat a stanovit roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi a bilanci lodi s ohledem na stanovené meze, včetně případného přebytku nebo deficitu, jakož i dodržování požadavků na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatel by měl tyto informace oznámit dotčené společnosti. Pokud je ověřovatelem stejný subjekt jako ověřovatel pro účely nařízení (EU) 2015/757, lze toto oznámení provést společně se zprávou o ověření podle uvedeného nařízení. Tyto informace by pak měla dotčená společnost oznámit Komisi.

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008).

- (30) Komise by měla zřídit elektronickou databázi, která bude zaznamenávat výkonnost každé loď pro účely souladu s tímto nařízením, a zajistit její fungování. Aby se usnadnilo vykazování a omezila administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a další uživatele, měla by tato elektronická databáze vycházet ze stávajícího modulu THETIS-MRV a zohlednit možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.
- (31) Soulad s tímto nařízením bude záviset na prvcích, které by společnost nemusela být schopna ovlivnit, jako jsou problémy související s dostupností nebo kvalitou paliva. Společnosti by proto měly disponovat určitou flexibilitou, která jim v rámci bilance souladu umožní převést přebytek z jednoho roku do druhého nebo si předběžný přebytek v určitých mezích vypůjčit z následujícího roku. Na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží, které má velký význam pro místní kvalitu ovzduší v přístavních městech a pobřežních oblastech, by se podobná ustanovení o flexibilitě neměla vztahovat.
- (32) Aby se zabránilo technologickému ustrnutí a nadále podporovalo nasazení nejúčinnějších řešení, mělo by být společnostem umožněno sdružovat výsledky různých lodí a využívat možné nadprůměrné výsledky jedné lodí ke kompenzaci nedostatečné výkonnosti jiné lodí. To vytváří možnost odměňovat nadprůměrné výsledky při dosahování souladu a stimuluje investice do pokročilejších technologií. Možnost sdružování bilancí souladu by měla zůstat dobrovolná a podléhat souhlasu příslušných společností.
- (33) Dokument o souladu (dále též „osvědčení o shodě FuelEU“) vydaný ověřovatelem podle postupů stanovených tímto nařízením by měl být uchovávan na palubách lodí jako důkaz o dodržování mezí intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí a o souladu s požadavky na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatelé by měli o vydání těchto dokumentů informovat Komisi.
- (34) Počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, by měli určit ověřovatelé na základě souboru jasných a objektivních kritérií s přihlédnutím ke všem relevantním informacím, včetně doby zastávky, množství každého druhu spotřebované energie a uplatnění jakýchkoli vylučovacích podmínek pro každou zastávku v přístavu v Unii. Společnosti by tyto informace měly zpřístupnit ověřovatelům za účelem určení souladu s požadavky.
- (35) Aniž je dotčena možnost dosáhnout souladu prostřednictvím ustanovení o flexibilitě a sdružování, podléhají lodě, které nesplňují meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě, sankci s odrazujícím účinkem. Sankce by měla být úměrná míře nesouladu a měla by eliminovat jakoukoli ekonomickou výhodu plynoucí z nesouladu, a zachovat tak v tomto odvětví rovné podmínky. Měla by být založena na množství obnovitelného a nízkouhlíkového paliva, které měly lodě použít ke splnění požadavků nařízení, a na nákladech na ně.
- (36) Sankce uložená za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky, by měla být úměrná nákladům na používání elektřiny a na dostatečné úrovni, aby odrazovala od využívání více znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawatttech a vynásobeném pevnou sankcí v EUR za hodinu setrvání u nábřeží. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na dodávky elektřiny z pevniny v Unii by

tato sazba měla vycházet z průměrné ceny elektřiny v EU pro spotřebitele mimo domácnosti vynásobené dvěma, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic.

- (37) Výnosy z platby sankcí by měly být použity na podporu distribuce a využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví a na pomoc provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES.
- (38) Prosazování povinností spojených s tímto nařízením by mělo být založeno na stávajících nástrojích, totiž těch, které byly zavedeny podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES²⁵ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES²⁶. Dokumenty, které potvrzují, že loď splňuje požadavky tohoto nařízení, by měly být doplněny na seznam osvědčení a dokumentů obsažený v příloze IV směrnice 2009/16/ES.
- (39) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, výpočet výše sankcí a odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU, měly by tyto společnosti mít právo požádat o přezkoumání takových opatření příslušný orgán v členském státě, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na základní právo na účinný opravný prostředek zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány a řídicími orgány přístavu podle tohoto nařízení měla podléhat soudnímu přezkoumání vedenému v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu.
- (40) Za účelem zachování rovných podmínek prostřednictvím účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu seznamu emisních faktorů „well-to-wake“, změnu seznamu použitelných technologií s nulovými emisemi nebo kritérií pro jejich použití, stanovení pravidel pro provádění laboratorních zkoušek a přímých měření emisí, úpravu sankčního koeficientu, akreditaci ověřovatelů a podmínky platby sankcí. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (41) Pro zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu

²⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132).

s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁷. Při stanovování vzorů standardizovaných plánů monitorování, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování, prostřednictvím prováděcích aktů by Komise měla vzít v úvahu možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.

- (42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví je upřednostňován globální přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by mohl být z důvodu širší působnosti považován za účinnější. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace by Komise měla sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem je případně sladit s mezinárodními pravidly.
- (43) Využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie loděmi připlouvajícími do přístavů pod jurisdikci členského státu v rámci Unie nebo z nich odplouvajících není cílem, kterého by členské státy mohly dostatečně dosáhnout, aniž by riskovaly zavedení překážek na vnitřním trhu a narušení hospodářské soutěže mezi přístavy a mezi provozovateli námořní dopravy. Tohoto cíle lze lépe dosáhnout zavedením jednotných pravidel na úrovni Unie, která vytvářejí ekonomické pobídky pro provozovatele námořní dopravy, aby nadále nerušeně pokračovali ve své činnosti a zároveň plnili povinnosti týkající se využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Unie tudíž může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Cíl a účel

Toto nařízení stanoví jednotná pravidla pro:

- a) mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi připlouvající do přístavů pod jurisdikci členského státu, zdržující se v těchto přístavech nebo z nich odplouvající a

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

b) povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu,

a to s cílem zvýšit důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie v celé Unii a současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na všechny lodě s hrubou prostorností větší než 5 000, bez ohledu na jejich vlajku, pokud jde o:

- a) energii spotřebovanou během jejich pobytu v přístavu určení pod jurisdikcí členského státu;
- b) veškerou energii použitou při plavbách z přístavu určení pod jurisdikcí členského státu do přístavu určení pod jurisdikcí členského státu a
- c) polovinu energie použité při plavbách z přístavu nebo do přístavu určení pod jurisdikcí členského státu, pokud poslední nebo další přístav určení spadá do jurisdikce třetí země.

Toto nařízení se nevztahuje na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „emisemi skleníkových plynů“ uvolňování oxidu uhličitého (CO₂), methanu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do atmosféry;
- b) „biopalivy“ biopaliva ve smyslu čl. 2 bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001;
- c) „bioplynem“ bioplyn ve smyslu čl. 2 bodu 28 směrnice (EU) 2018/2001;
- d) „recyklovanými palivy s obsahem uhlíku“ recyklovaná paliva s obsahem uhlíku ve smyslu čl. 2 bodu 35 směrnice (EU) 2018/2001;
- e) „palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu“ paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001;
- f) „potravinářskými a krmnými plodinami“ potravinářské a krmné plodiny ve smyslu čl. 2 bodu 40 směrnice (EU) 2018/2001;
- g) „technologí s nulovými emisemi“ technologie splňující požadavky přílohy III, která nevede k uvolňování níže uvedených skleníkových plynů a látek znečišťujících

ovzduší do atmosféry loděmi: oxid uhličitý (CO₂), methan (CH₄), oxid dusný (N₂O), oxidy síry (SO_x), oxidy dusíku (NO_x) a tuhé znečišťující látky;

- h) „náhradními zdroji energie“ obnovitelná větrná nebo sluneční energie vyrobená na palubě nebo elektřina dodávaná z pobřežních zdrojů energie;
- i) „přístavem určení“ přístav určen ve smyslu čl. 3 písm. b) nařízení (EU) 2015/757;
- j) „plavbou“ plavba ve smyslu čl. 3 písm. c) nařízení (EU) 2015/757;
- k) „společností“ společnost ve smyslu čl. 3 písm. d) nařízení (EU) 2015/757;
- l) „hrubou prostorností“ hrubá prostornost ve smyslu čl. 3 písm. e) nařízení (EU) 2015/757;
- m) „lodí u nábřeží“ loď vyvázaná u nábřeží ve smyslu čl. 3 písm. n) nařízení (EU) 2015/757;
- n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží;
- o) „intenzitou skleníkových plynů z energie použité na palubě“ množství emisí skleníkových plynů vyjádřené v gramech ekvivalentu CO₂ stanovené na základě přístupu „well-to-wake“ na MJ energie použité na palubě;
- p) „well-to-wake“ metoda pro výpočet emisí, která zohledňuje dopady skleníkových plynů z výroby, přepravy, distribuce a použití energie na palubě, a to i během spalování;
- q) „emisním faktorem“ průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu úplné oxidace pro spalování a kompletní konverze pro všechny ostatní chemické reakce;
- r) „dodávkami elektřiny z pevniny“ systém dodávající elektrickou energii lodím u nábřeží, při nízkém nebo vysokém napětí, střídavém nebo stejnosměrném proudu, včetně instalací na lodi a na břehu, při přímém napájení hlavního distribučního rozvaděče pro napájení lodi během postroje, pracovní zátěž nebo nabíjení sekundárních baterií;
- s) „ověřovatelem“ právní subjekt, který provádí ověřování a je akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008 a tohoto nařízení;
- t) „vykazovaným obdobím“ vykazované období ve smyslu čl. 3 písm. m) nařízení (EU) 2015/757;
- u) „osvědčením o shodě FuelEU“ osvědčení pro konkrétní loď vydané společností ověřovatelem, kterým se potvrzuje, že tato loď splňovala požadavky tohoto nařízení po konkrétní vykazované období;

- v) „osobní lodí“ loď, která přepravuje více než dvanáct cestujících, včetně výletních lodí, vysokorychlostních osobních plavidel a lodí se zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům vjet na plavidlo a sjet z plavidla;
- w) „kontejnerovou lodí“ loď určená výhradně pro přepravu kontejnerů v nákladových prostorech a na palubě;
- (x) „zastávkou v přístavu, která není v souladu s požadavky“ zastávka v přístavu, během které loď nespĺňuje požadavek čl. 5 odst. 1 a neuplatní se žádná z výjimek stanovených v čl. 5 odst. 3;
- y) „nejméně příznivým způsobem výroby“ výrobní postup nejnáročnější na uhlík používaný pro jakékoli dané palivo;
- z) „ekvivalentem CO₂“ metrická míra používaná k výpočtu emisí CO₂, CH₄ a N₂O na základě jejich potenciálu globálního oteplování převedením množství CH₄ a N₂O na ekvivalentní množství oxidu uhličitého se stejným potenciálem globálního oteplování;
- aa) „bilanci souladu“ míra nadměrného nebo nedostatečného dosažení souladu, pokud jde o meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi, která se vypočítá v souladu s přílohou V;
- bb) „přebytkovou bilanci souladu“ bilance souladu s kladnou hodnotou;
- cc) „deficitní bilanci souladu“ bilance souladu se zápornou hodnotou;
- dd) „celkovou bilanci souladu rezervy“ součet bilancí souladu všech lodí podílejících se na rezervě;
- ee) „řídícím orgánem přístavu“ veřejný nebo soukromý subjekt ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352²⁸.

KAPITOLA II

POŽADAVKY NA ENERGIÍ POUŽÍVANOU NA PALUBĚ LODÍ

Článek 4

Mez intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi

1. Roční průměrná intenzita skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi během vykazovaného období nesmí překročit mez stanovenou v odstavci 2.

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

2. Mez uvedená v odstavci 1 se vypočítá snížením referenční hodnoty [X gramů ekvivalentu CO₂ na MJ]* o následující procento:
- –2 % od 1. ledna 2025,
 - –6 % od 1. ledna 2030,
 - –13 % od 1. ledna 2035,
 - –26 % od 1. ledna 2040,
 - –59 % od 1. ledna 2045,
 - –75 % od 1. ledna 2050.

[: Referenční hodnota, jejíž výpočet bude proveden v pozdější fázi legislativního postupu, odpovídá průměrné intenzitě skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí flotily v roce 2020 stanovené na základě údajů monitorovaných a vykazovaných v rámci nařízení (EU) 2015/757, a to s použitím metodiky a standardních hodnot stanovených v příloze I uvedeného nařízení.]*

3. Intenzita skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí se vypočítá jako množství emisí skleníkových plynů na jednotku energie podle metodiky uvedené v příloze I.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy II s cílem zahrnout emisní faktory „well-to-wake“ související s jakýmkoli novými zdroji energie nebo upravit stávající emisní faktory tak, aby byl zajištěn soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními předpisy Unie v oblasti energetiky.

Článek 5

Dodatečné požadavky na nulové emise z energie použité u nábřeží

1. Od 1. ledna 2030 se loď u nábřeží v přístavu určení, který spadá do jurisdikce členského státu, připojí k dodávkám elektřiny z pevniny a u nábřeží je využije pro všechny energetické potřeby.
2. Odstavec 1 se vztahuje na:
 - a) kontejnerové lodě;
 - b) osobní lodě.
3. Odstavec 1 se nevztahuje na lodě:
 - a) které setrvají u nábřeží méně než dvě hodiny, přičemž tato doba se vypočítá na základě hodiny odplutí a příplutí monitorované podle článku 14;
 - b) které používají technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III;

- c) které musí uskutečnit neplánovanou zastávku v přístavu z důvodů bezpečnosti nebo záchrany života na moři;
 - d) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu;
 - e) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, protože pobřežní instalace v přístavu není kompatibilní s palubním zařízením pro napájení z pevniny;
 - f) které po omezenou dobu vyžadují použití palubní výroby energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi či životního prostředí nebo z jiných důvodů vyšší moci.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy III s cílem vložit do seznamu příslušných technologií s nulovými emisemi nebo kritérií pro jejich použití odkazy na nové technologie, pokud jsou tyto nové technologie shledány jako rovnocenné technologiím uvedeným v dotčené příloze s ohledem na vědeckotechnický pokrok.
 5. Řídící orgán přístavu určení rozhodne, zda se uplatní výjimky stanovené v odstavci 3, a vydá nebo odmítne vydat osvědčení v souladu s požadavky stanovenými v příloze IV.
 6. Ode dne 1. ledna 2035 nelze výjimky uvedené v odst. 3 písm. d) a e) uplatnit na danou loď celkem více než pětkrát během jednoho vykazovaného roku. Pro účely dodržování tohoto ustanovení se zastávka v přístavu nezapočítá, pokud společnost prokáže, že nemohla rozumně předpokládat, že se loď nebude moci připojit z důvodů uvedených v odst. 3 písm. d) a e).
 7. Nouzové situace vedoucí k nutnosti použít palubní výrobu energie uvedené v odst. 3 písm. f) musí být zdokumentovány a ohlášeny lodí řídicímu orgánu přístavu.

KAPITOLA III

SPOLEČNÉ ZÁSADY A CERTIFIKACE

Článek 6

Společné zásady monitorování a vykazování

1. V souladu s články 7 až 9 společnosti během vykazovaného období u každé své lodě monitorují a vykazují příslušné údaje. Toto monitorování a vykazování provádějí ve všech přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu a u veškerých plaveb do přístavu nebo z přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu.

2. Monitorování a vykazování musí být úplné a musí se vztahovat na energii použitou na palubě lodí v době, kdy jsou lodě na moři i u nábřeží. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby zabránily mezerám v údajích během vykazovaného období.
3. Monitorování a vykazování musí být dlouhodobě konzistentní a srovnatelné. Za tímto účelem využívají společnosti v průběhu času stejné metodiky monitorování a soubory údajů, s výhradou změn posouzených ověřovatelem. Společnosti zajistí přiměřenou záruku úplnosti údajů, které mají být monitorovány a vykazovány.
4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním a přesným způsobem, aby ověřovatel mohl určit intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí.
5. Při provádění činností monitorování a vykazování stanovených v člancích 7 až 9 a 14 tohoto nařízení se případně použijí informace a údaje shromážděné pro účely nařízení (EU) 2015/757.

Článek 7

Plán monitorování

1. Do 31. srpna 2024 předloží společnosti ověřovatelům plán monitorování pro každou ze svých lodí s uvedením metody zvolené z metod uvedených v příloze I k monitorování a vykazování množství, druhu a emisního faktoru energie používané na palubě lodí a dalších relevantních informací.
2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 31. srpnu 2024, společnosti předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodloužení a nejpozději dva měsíce po první zastávce každé lodě v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu.
3. Plán monitorování sestává z úplné a transparentní dokumentace a musí obsahovat alespoň tyto prvky:
 - a) identifikace a typ lodě včetně názvu lodě, identifikačního čísla lodě podle IMO, rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu a jména majitele lodě;
 - b) název společnosti a adresa, telefonní číslo a e-mailová adresa kontaktní osoby;
 - c) popis systémů přeměny energie instalovaných na palubě a související výkonová kapacita vyjádřená v megawattech (MW);
 - d) informace o tom, že loď nainstalovala a certifikovala zařízení umožňující připojení k dodávkám elektřiny z pevniny při specifikovaném napětí a frekvenci, včetně zařízení uvedeného v IEC/IEEE 80005-1 (vysoké napětí) a IEC/IEEE 80005-3 (nízké napětí), nebo je vybavena náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi, jak je uvedena v příloze III;
 - e) popis zamýšleného zdroje či zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v člancích 4 a 5;

- f) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva lodě a energie dodávané náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi, jak je uvedeno v příloze III;
 - g) emisní faktory „well-to-wake“ uvedené v příloze II;
 - h) popis postupů použitých k monitorování úplnosti seznamu plaveb;
 - i) popis postupů použitých pro určení údajů o činnosti pro každou plavbu, včetně postupů, odpovědností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby strávené na moři při plavbě mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí a času stráveného u nábřeží;
 - j) popis postupů, systémů a odpovědnosti, na jejichž základě byly aktualizovány jakékoli údaje obsažené v plánu monitorování v průběhu vykazovaného období;
 - k) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů;
 - l) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti o provedených revizích.
4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. Komise stanoví tyto šablony prostřednictvím prováděcích aktů, včetně technických pravidel pro jejich jednotné používání. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Článek 8

Změny plánu monitorování

1. Společnosti pravidelně a nejméně jednou ročně kontrolují, zda plán monitorování lodě odráží povahu a fungování lodě a zda lze kterékoli z údajů, které obsahuje, zlepšit.
2. Společnost plán monitorování změní, nastane-li některá z těchto situací:
 - a) dojde ke změně společnosti;
 - b) používají se nové systémy přeměny energie, nové druhy energie včetně náhradních zdrojů energie nebo technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III;
 - c) změna dostupnosti údajů z důvodu používání nových typů měřicího zařízení, metod odběru vzorků nebo metod analýzy či z jiných důvodů může ovlivnit přesnost shromažďovaných údajů;
 - d) zjistí se, že údaje získané na základě používané metody monitorování nejsou správné;

- e) zjistí se, že některá z částí plánu monitorování nesplňuje požadavky tohoto nařízení, a ověřovatel požaduje, aby ji společnost přepracovala.
3. Společnosti bez zbytečného prodlení oznámí veškeré návrhy změn plánu monitorování ověřovatelům.
 4. Změny plánu monitorování podle odst. 2 písm. b), c) a d) tohoto článku posuzuje ověřovatel. Po posouzení ověřovatel oznámí dotčené společnosti, zda jsou dané změny v souladu s článkem 6.

Článek 9

Certifikace biopaliv, bioplynu, kapalných a plyných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku

1. Pokud mají být pro účely uvedené v čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení zohledněna biopaliva, bioplyn, paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, jak jsou definována ve směrnici (EU) 2018/2001, platí následující pravidla:
 - a) emisní faktory skleníkových plynů z biopaliv a bioplynu, které splňují kritéria udržitelnosti a úspory emisí skleníkových plynů stanovená v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001, se určí podle metodik stanovených v uvedené směrnici;
 - b) emisní faktory skleníkových plynů z paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaného paliva s obsahem uhlíku, které splňují prahové hodnoty úspor emisí skleníkových plynů stanovené v čl. 27 odst. 3 směrnice (EU) 2018/2001, se určí podle metodik stanovených v uvedené směrnici;
 - c) u biopaliv a bioplynu, jež nejsou v souladu s písmenem a) nebo jež jsou vyráběny z potravinářských a krmných plodin, se má za to, že mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliva;
 - d) má se za to, že paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, která nejsou v souladu s písmenem b), mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliv.
2. Společnosti poskytnou přesné a spolehlivé údaje o intenzitě emisí skleníkových plynů a charakteristikách udržitelnosti biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku ověřené systémem, který je uznán Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001.
3. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány laboratorním testováním nebo přímým měřením emisí. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění

tohoto nařízení stanovením pravidel pro provádění laboratorního testování a přímého měření emisí.

KAPITOLA IV

OVĚŘOVÁNÍ A AKREDITACE

Článek 10

Ověřovací činnosti

1. Ověřovatel posoudí, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené v článcích 6 až 9. Pokud ověřovatel při posuzování zjistí nesoulad s uvedenými požadavky, musí dotčená společnost svůj plán monitorování náležitě přepracovat a revidovaný plán předložit ověřovateli ke konečnému posouzení před začátkem vykazovaného období. Dotčená společnost dohodne s ověřovatelem časový rámec nezbytný pro toto přepracování. Tento rámec nesmí v žádném případě přesahovat začátek vykazovaného období.
2. Před provedením operací stanovených v čl. 15 odst. 2 ověřovatel posoudí soulad vykazovaných informací s požadavky stanovenými v článcích 6 až 9 a v přílohách I, II a III.
3. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné údaje nebo nesrovnalosti s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Tato společnost poté upraví nesprávné údaje nebo nesrovnalosti tak, aby bylo možné proces ověření včas dokončit.

Článek 11

Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů

1. Ověřovatel musí být nezávislý na společnosti či na provozovateli lodě a vykonávat činnosti požadované tímto nařízením ve veřejném zájmu. Za tímto účelem nesmí být ověřovatel ani žádná část téže právnické osoby společností ani provozovatelem lodě, vlastníkem společností ani být v jejich vlastnictví; rovněž nesmí mít se společnostmi žádné vztahy, které by mohly ovlivnit jeho nezávislost a nestrannost.
2. Ověřovatel posoudí spolehlivost, důvěryhodnost a přesnost údajů a informací týkajících se množství, druhu a emisního faktoru energie používané na palubě lodí, zejména:
 - a) přiřazování spotřeby paliva a využívání náhradních zdrojů energie k jednotlivým plavbám;
 - b) vykázané údaje o spotřebě paliva a související měření a výpočty;
 - c) výběr a použití emisních faktorů;

- d) využití dodávek elektřiny z pevniny nebo existence výjimek osvědčených v souladu s čl. 5 odst. 5.
3. Posouzení uvedené v odstavci 2 se zakládá na těchto skutečnostech:
- a) vykázané údaje jsou soudržné s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru;
 - b) vykázané údaje neobsahují žádné nesrovnalosti, zejména při srovnání celkového objemu paliva, které každá loď ročně nakoupí, a souhrnné spotřeby paliva během plavby;
 - c) shromažďování údajů probíhalo v souladu s platnými pravidly a
 - d) příslušné záznamy o lodí jsou úplné a konzistentní.

Článek 12

Postupy ověřování

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie použité na palubě lodí s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny podstatné odchylky, ověřovatel provede další analýzy.
2. Ověřovatel určí možná rizika související s různými kroky výpočtu tím, že přezkoumá všechny zdroje údajů a metodiky použité společností.
3. Ověřovatel vezme v úvahu všechny metody účinné kontroly rizik, které dotčená společnost uplatňuje, aby snížila míru nejistoty spojenou s přesností použitých metod monitorování.
4. Dotčená společnost poskytne ověřovateli všechny dodatečné informace, které mu umožní provést postupy ověřování. Ověřovatel může v rámci ověřování provádět kontroly k určení spolehlivosti vykazovaných údajů a informací.

Článek 13

Akreditace ověřovatelů

1. Ověřovatele akredituje pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008.
2. Neobsahuje-li toto nařízení žádná zvláštní ustanovení pro akreditaci ověřovatelů, použijí se příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 765/2008.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů. Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci

musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v člancích 10 a 11, a z příslušných mezinárodně uznávaných norem.

KAPITOLA V

ZÁZNAMY, OVĚŘOVÁNÍ, VYKAZOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ SOULADU

Článek 14

Monitorování a záznamy

1. Na základě plánu monitorování uvedeného v článku 7 a po posouzení tohoto plánu ověřovatelem zaznamenávají společnosti pro každou připlouvající nebo odplouvající loď a pro každou plavbu do přístavu nebo z přístavu určení pod jurisdikcí členského státu tyto informace:
 - a) přístav vyplutí a přístav příplutí včetně data a hodiny vyplutí a příplutí a času stráveného u nábřeží;
 - b) u každé lodi, na kterou se vztahuje požadavek čl. 5 odst. 1, připojení k dodávkám elektřiny z pevniny a jejich využívání nebo existence jakékoli z výjimek uvedených v čl. 5 odst. 3;
 - c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři;
 - d) emisní faktory „well-to-wake“ pro každý druh paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři, rozdělené podle emisí „well-to-tank“, „tank-to-wake“ a fugitivních emisí, pokrývající všechny relevantní skleníkové plyny;
 - e) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři.
2. Společnosti každoročně zaznamenávají informace a údaje uvedené v odstavci 1 transparentním způsobem, což ověřovateli umožňuje ověřit soulad s tímto nařízením.
3. Společnosti poskytnou ověřovateli informace uvedené v odstavci 1 do 30. března každého roku.

Článek 15

Ověřování a výpočet

1. Po ověření stanoveném v člancích 10 až 12 posoudí ověřovatel kvalitu, úplnost a přesnost informací poskytnutých společnostmi v souladu s čl. 14 odst. 3.
2. Na základě informací ověřených podle odstavce 1 ověřovatel:
 - a) vypočítá pomocí metody uvedené v příloze I roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě dotčenou lodí;

- b) vypočítá podle vzorce uvedeného v příloze V bilanci souladu lodí;
 - c) určí počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, v předchozím vykazovaném období včetně času stráveného u nábřeží pro každou takovou zastávku;
 - d) vypočítá výši sankcí, na něž se odkazuje v čl. 20 odst. 1 a 2.
3. Ověřovatel oznámí společnosti informace uvedené v odstavci 2.

Článek 16

Databáze bilancí souladu a vykazování

1. Pro účely monitorování dodržování článků 4 a 5 Komise vyvine elektronickou databázi bilancí souladu, zajistí její fungování a provádí její aktualizace. Databáze bilancí souladu se používá k uchování záznamů o bilanci souladu lodí a využívání mechanismů flexibility uvedených v člancích 17 a 18. Mají k ní přístup společnosti, ověřovatelé, příslušné orgány a Komise.
2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví pravidla pro přístupová práva a funkční a technické specifikace databáze bilancí souladu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.
3. Do 30. dubna každého roku společnost zaznamená do databáze bilancí souladu pro každou ze svých lodí informace uvedené v čl. 15 odst. 2, jak je zjistil ověřovatel, a dále informace umožňující identifikovat loď a společnost, jakož i totožnost ověřovatele, který posouzení provedl.

Článek 17

Ukládání a půjčování přebytkové bilance souladu mezi vykazovanými obdobími

1. Pokud má loď za vykazované období přebytkovou bilanci souladu, může společnost tento přebytek vložit do bilance souladu téže loď pro následující vykazované období. Společnost zaznamená vložení přebytkového výsledku do databáze bilancí souladu pro následující vykazované období se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí do bilance souladu přebytek vkládat.
2. Pokud má loď za vykazované období deficitní bilanci souladu, může si společnost vypůjčit předběžný přebytek v odpovídající výši z bilance souladu pro následující vykazované období. Předběžná přebytková bilance souladu se přičte k bilanci lodí ve vykazovaném období a odečte se od bilance téže lodí v následujícím vykazovaném období. Částka, která má být odečtena v následujícím vykazovaném období, se rovná částce předběžné přebytkové bilance vynásobené koeficientem 1,1. Předběžnou přebytkovou bilanci souladu si nelze vypůjčit:
 - a) pro částku překračující o více než 2 % mez stanovenou v čl. 4 odst. 2 vynásobenou spotřebou energie lodí vypočtenou podle přílohy I;

- b) po dobu dvou po sobě jdoucích vykazovaných období.
3. Do 30. dubna roku následujícího po vykazovaném období zaznamená společnost do databáze bilancí souladu předběžnou přebytkovou bilanci souladu po schválení svým ověřovatelem.

Článek 18

Sdružování bilancí souladu

1. Pro účely splnění požadavků článku 4 lze sdružit bilance souladu dvou nebo více lodí, které jsou ověřeny stejným ověřovatelem. Bilance souladu lodí nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jedné rezervy.
2. Do 30. března roku následujícího po vykazovaném období společnost oznámí ověřovateli záměr zahrnout bilanci souladu lodí do rezervy pro bezprostředně předcházející vykazované období. V případě, že jsou lodě podílející se na rezervě pod kontrolou dvou nebo více společností, zašlou společnosti ověřovateli společné oznámení.
3. Ověřovatel do 30. dubna roku následujícího po vykazovaném období zaznamená rezervu do databáze bilancí souladu. Složení rezervy se po tomto datu nezmění.
4. V případě sdružených bilancí souladu podle odstavce 1 tohoto článku a pro účely čl. 15 odst. 2 písm. b) se společnost může rozhodnout, jakým způsobem rozdělí celkovou bilanci souladu rezervy mezi jednotlivé lodě, za předpokladu, že je dodržena celková bilance souladu rezervy. V případě, že jsou lodě podílející se na rezervě pod kontrolou dvou nebo více společností, celková bilance souladu rezervy se rozdělí podle metody uvedené ve společném oznámení.
5. Pokud průměrná bilance souladu rezervy vede v případě jednotlivé lodě k přebytkové bilanci souladu, použije se čl. 17 odst. 1.
6. Ustanovení čl. 17 odst. 2 se nevztahuje na loď podílející se na rezervě.
7. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí zahrnout bilanci souladu lodí do rezervy.

Článek 19

Osvědčení o shodě FuelEU

1. Do 30. června roku následujícího po vykazovaném období vydá ověřovatel pro dotčenou loď osvědčení o shodě FuelEU za předpokladu, že loď nemá po případném použití článků 17 a 18 deficitní bilanci souladu ani nevykonala zastávky v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky.
2. Osvědčení o shodě FuelEU obsahuje tyto informace:
 - a) identifikace lodě (název, identifikační číslo lodě podle IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);

- b) název, adresa a hlavní místo podnikání majitele lodě;
 - c) totožnost ověřovatele;
 - d) datum vydání tohoto osvědčení, doba jeho platnosti a vykazované období, ke kterému se vztahuje.
3. Osvědčení o shodě FuelEU platí po dobu 18 měsíců po skončení vykazovaného období.
 4. O vydání každého osvědčení o shodě FuelEU ověřovatel neprodleně informuje Komisi a stát vlajky.
 5. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory osvědčení o shodě FuelEU, včetně elektronických vzorů. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 27 odst. 2.

Článek 20

Sankce

1. Pokud má loď k 1. květnu roku následujícího po vykazovaném období deficitní bilanci souladu, zaplatí společnost sankci. Ověřovatel vypočítá výši sankce na základě vzorce uvedeného v příloze V.
2. Společnost zaplatí sankci za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Ověřovatel vypočítá výši sankce vynásobením částky 250 EUR megawatty výkonu instalovaného na palubě a počtem dokončených hodin strávených u nábřeží.
3. Bez ohledu na čl. 19 odst. 1 vydá ověřovatel osvědčení o shodě FuelEU po zaplacení sankcí uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku. Opatření uvedená v tomto článku a rovněž důkaz o finančních platbách v souladu s článkem 21 se zaznamenají do osvědčení o shodě FuelEU.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy V s cílem upravit vzorec uvedený v odstavci 1 tohoto článku a změnit výši pevné sankce stanovené v odstavci 2 tohoto článku, s přihlédnutím k vývoji nákladů na energii.

Článek 21

Přidělování vybraných sankcí na podporu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví

1. Sankce uvedené v čl. 20 odst. 1 a 2 se přidělí na podporu společných projektů zaměřených na rychlé zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví. Projekty financované z finančních prostředků vybraných v rámci sankcí budou stimulovat výrobu většího množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro námořní odvětví, usnadní výstavbu příslušných zařízení na doplňování paliva nebo bodů elektrického připojení v přístavech a podpoří vývoj, testování a zavádění

nejinovativnějších evropských technologií ve flotile k dosažení výrazného snížení emisí.

2. Příjmy získané ze sankcí uvedených v odstavci 1 se přidělí do inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES. Tyto příjmy představují externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a jsou prováděny v souladu s pravidly použitelnými na inovační fond.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení ohledně způsobů platby sankcí uvedených v čl. 20 odst. 1 a 2.

Článek 22

Povinnost mít na palubě platné osvědčení o shodě FuelEU

1. Lodě připlouvající do přístavu pod jurisdikcí členského státu musí mít na palubě platné osvědčení o shodě FuelEU.
2. Osvědčení o shodě FuelEU vydané pro příslušnou loď v souladu s článkem 19 představuje doklad o souladu s tímto nařízením.

Článek 23

Prosazování

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi do [dd/mm/20xx] a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny.
2. Každý členský stát zajistí, aby každá inspekce lodi v přístavu spadajícím do jeho jurisdikce prováděná podle směrnice 2009/16/ES zahrnovala ověření, zda se na palubě nachází platné osvědčení o shodě FuelEU.
3. Pokud loď nepředložila platné osvědčení o shodě FuelEU po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období a pokud jiná donucovací opatření nezajistila soulad s požadavky, může příslušný orgán členského státu přístavu určení poté, co poskytne dotčené společnosti příležitost předložit vyjádření, vydat příkaz k vyhoštění. Příslušný orgán členského státu oznámí příkaz k vyhoštění Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky. Každý členský stát, s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, odmítne vstup lodi, na kterou se vztahuje příkaz k vyhoštění, do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud společnost nesplní své povinnosti. Pokud loď pluje pod vlajkou některého členského státu, nařídí dotčený členský stát poté, co dotyčné společnosti poskytne příležitost předložit svá vyjádření, zadržení plavidla, dokud společnost nesplní své povinnosti.
4. Splnění těchto povinností se potvrdí předložením platného osvědčení o shodě FuelEU příslušnému vnitrostátnímu orgánu, který příkaz k vyhoštění lodě vydal.

Tímto odstavcem nejsou dotčena ustanovení mezinárodního práva platná v případě lodí v tísni.

5. Sankce kteréhokoli členského státu vůči konkrétní lodi musí být oznámeny Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky.

Článek 24

Právo na přezkoumání

1. Společnosti jsou oprávněny požádat o přezkoumání výpočtů a opatření, které jim předložil ověřovatel podle tohoto nařízení, včetně odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU podle čl. 19 odst. 1.
2. Žádost o přezkoumání se podává do jednoho měsíce od oznámení výsledku výpočtu nebo opatření ověřovatele příslušnému orgánu členského státu, ve kterém byl ověřovatel akreditován. Rozhodnutí příslušného orgánu podléhá soudnímu přezkumu.
3. Rozhodnutí přijatá podle tohoto nařízení řídicím orgánem přístavu podléhají soudnímu přezkumu.

Článek 25

Příslušné orgány

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

KAPITOLA VI

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 26

Výkon přenesení pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 6, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 7, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 7, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 27

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002²⁹. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud má být stanovisko výboru získáno písemným postupem, ukončí se postup bez výsledku, rozhodne-li o tom předseda výboru ve lhůtě pro podání stanoviska.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 28

Zpráva a přezkum

1. Do 1. ledna 2030 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení fungování tohoto nařízení a o vývoji technologií a trhu s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy v námořní dopravě a jeho dopadu na námořní odvětví v Unii. Komise zváží možné změny týkající se:

²⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) a kterým se mění nařízení o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění z lodí (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1).

- a) meze uvedené v čl. 4 odst. 2;
- b) typů lodí, na které se vztahuje čl. 5 odst. 1;
- c) výjimek uvedených v čl. 5 odst. 3.

Článek 29

Změny směrnice 2009/16/ES

V seznamu v příloze IV směrnice 2009/16/ES se doplňuje nový bod, který zní: „51. Osvědčení o shodě FuelEU vydané podle nařízení (EU) xxxx o používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě.“

Článek 30

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*. Použije se ode dne 1. ledna 2025.

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

Obsah

1.	RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU.....	3
1.1	Název návrhu/podnětu	3
1.2	Příslušné oblasti politik.....	3
1.3	Návrh/podnět se týká:	3
1.4	Cíle	3
1.4.1	Obecné cíle.....	3
1.4.2	Specifické cíle	3
1.4.3	Očekávané výsledky a dopady	3
1.4.4	Ukazatele výkonnosti	4
1.5	Odůvodnění návrhu/podnětu.....	4
1.5.1	Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu	4
1.5.2	Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.....	4
1.5.3	Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti.....	5
1.5.4	Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji.....	5
1.5.5	Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků.....	6
1.6	Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu	7
1.7.	Předpokládaný způsob řízení	7
2.	SPRÁVNÍ OPATŘENÍ.....	8
2.1	Pravidla pro sledování a podávání zpráv	8
2.2	Systemy řízení a kontroly.....	8
2.2.1	Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie.....	8
2.2.2.	Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění.....	8

2.2.3	Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)	10
2.3	Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí.....	10
3.	ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU	11
3.1	Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky.....	11
3.2.	Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky	12
3.2.1	Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky	12
3.2.2	Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků	15
3.2.3	Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky	16
3.2.4	Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem	18
3.2.5	Příspěvky třetích stran.....	18
3.3.	Odhadovaný dopad na příjmy	19

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě

1.2. Příslušné oblasti politik

Mobilita a doprava

1.3. Návrh/podnět se týká:

- nové akce
- nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci³⁰
- prodloužení stávající akce
- sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

Obecným cílem je stanovit pravidla pro snížení intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubách lodí připlouvajících do přístavů pod jurisdikcí některého členského státu nebo se v nich zdržujících, aby se podpořil harmonický rozvoj a důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v celé Unii, aniž by na jednotném trhu vznikaly překážky.

1.4.2. Specifické cíle

- 1) Zvýšit předvídatelnost zavedením jasného regulačního prostředí, pokud jde o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě.
- 2) Stimulovat rozvoj technologií.
- 3) Stimulovat výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv ve větším měřítku a s dostatečně vysokou úrovní technologické připravenosti, a snížit rozdíl v cenách v porovnání se stávajícími palivy a technologiemi.
- 4) Vytvořit poptávku na straně provozovatelů lodí, pokud jde o tankování obnovitelných a nízkouhlíkových paliv nebo připojování se k elektrické síti u nábřehů.

³⁰ Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

5) Zamezit úniku uhlíku.

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Toto nařízení by mělo zajistit větší pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv do skladby paliv v námořní dopravě a současně zachovat rovné podmínky v odvětví námořní dopravy mezi provozovateli lodí a přístavy.

Očekává se, že toto nařízení povede k postupné dekarbonizaci odvětví námořní dopravy v EU a zároveň zachová vysokou úroveň konkurenceschopnosti tohoto odvětví a vysokou míru konektivity v rámci EU, směrem do EU i z EU.

1.4.4 Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Účinnost navrhovaného nařízení z hlediska specifického cíle č. 1 bude určena na základě zavedení regulačního rámce, úrovně investic do obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a vývoje pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv do skladby paliv v námořní dopravě.

Účinnost navrhovaného nařízení z hlediska specifického cíle č. 2 bude určena na základě vývoje podílu paliv s nulovými emisemi, jako jsou např. e-paliva, vodík, amoniak a elektřina, ve skladbě paliv v námořní dopravě.

Účinnost navrhovaného nařízení z hlediska specifického cíle č. 3 bude určena na základě objemu výroby obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, jejich dostupnosti v přístavech a vývoje průměrných cen a cenových rozdílů v porovnání s konvenčními fosilními palivy.

Účinnost navrhovaného nařízení z hlediska specifického cíle č. 4 bude určena na základě vývoje pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv do skladby paliv v námořní dopravě, počtu lodí a přístavů vybavených pro dodávky elektřiny z pevniny a počtu míst pro distribuci obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.

Účinnost navrhovaného nařízení z hlediska specifického cíle č. 5 bude určena na základě průměrné vzdálenosti posledních plaveb lodí využívajících přístavy EU a monitorování certifikace obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.

Více informací o rámci pro monitorování a hodnocení lze najít v příloze 7 posouzení dopadů doprovázejícího tento podnět.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu

Provozovatelé lodí budou počínaje rokem 2025 povinni snižovat průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě (tj. množství skleníkových plynů

vyprodukovaných na jednotku energie). Cíle se budou každých pět let postupně zpřísnovat až do roku 2050.

V případě nejvíce znečišťujících typů lodí (což jsou podle údajů systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí kontejnerové a osobní lodě) budou provozovatelé od 1. ledna 2030 v případech, kdy se loď nachází u nábřeží, povinni připojovat se k dodávkám elektřiny z pevniny nebo využívat alternativních řešení s nulovými emisemi.

- 1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Důvody pro akci na evropské úrovni (*ex ante*)

Rovné podmínky pro provozovatele lodí a lodní společnosti jsou zásadní pro dobře fungující trh EU v odvětví námořní dopravy. Iniciativa pro námořní paliva FuelEU navrhuje harmonizovaný regulační rámec v EU ke zvýšení podílu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv ve skladbě paliv používaných v mezinárodní námořní dopravě, aniž by se tím vytvářely překážky pro jednotný trh. Akce na úrovni EU zamezí vytvoření řady potenciálně neslučitelných nebo ne zcela optimálních vnitrostátních opatření s odlišnými požadavky a cíli.

Očekávaná vytvořená přidaná hodnota na úrovni Unie (*ex post*)

Očekává se, že větší předvídatelnost regulačního rámce usnadní investice, podpoří rozvoj technologií a výrobu paliv a pomůže odblokovat patovou situaci, v níž se toto odvětví nachází, pokud jde o poptávku po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech a jejich nabídku. Ke snížení rizika úniku uhlíku, ke kterému je námořní doprava náchylná vzhledem ke své mezinárodní povaze a možnosti doplňovat palivo mimo EU, jsou nezbytné jasné a jednotné povinnosti na straně poptávky.

- 1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

V rámci stávajících právních předpisů EU se prosazováním alternativních paliv pro námořní dopravu zabývá zejména směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva a směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Tato pravidla se nicméně vztahují pouze na dodávky a distribuci paliv, a nikoli na jejich používání. Navzdory určitému pokroku je stále 99 % paliv v palivové skladbě v námořním odvětví fosilního původu. Proto je nezbytné zavést specifické požadavky na používání obnovitelných nízkouhlíkových paliv pro lodě, a vyřešit tak současnou patovou situaci.

Zvolený přístup čerpá ze zkušeností v minulosti a stanoví jasná a harmonizovaná pravidla na úrovni EU se zaměřením na použití paliv, s cílem zajistit rovné podmínky a zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie na trhu v oblasti námořní dopravy. Vedle toho navrhovaný zásah rovněž zohledňuje dlouhé lhůty požadované pro zavádění nových paliv v námořní dopravě, jak bylo zaznamenáno v souvislosti s výše uvedenými iniciativami.

1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

Navrhované nařízení je klíčovým cílem sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, které stanoví postup ke zlepšení fungování vnitřního dopravního trhu EU a stanoví cíl, kterým je podpořit zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě.

Navrhované nařízení umožní synergie s dalšími prvky regulačního rámce EU, jako je zejména směrnice EU o obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů, směrnice o obnovitelných zdrojích energie a nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva.

Pokud jde o rozpočtové zdroje, jsou prostředky potřebné pro provádění navrhovaného nařízení plánovány v rámci dostupných prostředků pro rozpočtovou položku „Činnosti na podporu evropské dopravní politiky, zabezpečení dopravy a práv cestujících, včetně komunikačních činností“.

1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

Většina rozpočtových dopadů tohoto návrhu je řešena v tomto legislativním finančním výkazu připojeném k návrhu nařízení o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě. Z hlediska výdajů je specifický rozpočtový dopad tohoto podnětu omezen na zdroje potřebné pro služby IT a rozvoj systému IT na podporu požadavků nařízení na sledování a vykazování.

Návrh rovněž stanoví, že sankce vybrané podle navrhovaného nařízení se přidělí na podporu společných projektů zaměřených na rychlé zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví. Tyto prostředky budou představovat externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a budou prováděny v souladu s pravidly zmíněného nařízení použitelnými na Inovační fond. Výše očekávaných příjmů by však přímo závisela na míře plnění navrhovaných cílů.

V posouzení dopadů byly hodnoceny různé možnosti, jak dosáhnout obecného cíle, kterým je stanovit harmonizovaná pravidla pro zachování rovných podmínek hospodářské soutěže na trhu Unie v oblasti námořní dopravy a zároveň zvýšit využívání obnovitelných nízkouhlíkových paliv v období 2025–2050. Upřednostňovanou možností je nákladově nejefektivnější přístup.

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

Časově omezená doba trvání

- s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

Časově neomezená doba trvání

- provádění s obdobím rozběhu od roku 2022 do roku 2025,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení³¹

Přímé řízení Komisí

- prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,
- prostřednictvím výkonných agentur.

Sdílené řízení s členskými státy

Nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- EIB a Evropský investiční fond,
- subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,
- veřejnoprávní subjekty,
- soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky,
- soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

³¹ Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Poznámky

Celkové řízení navrhovaného nařízení budou vykonávat útvary Komise, ve vhodných případech s pomocí Evropské agentury pro námořní bezpečnost.

Členským státům bude příslušet vymáhání nařízení prostřednictvím stanovení sankcí vůči hospodářským subjektům, které poruší své povinnosti podle navrhovaného nařízení.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Lodě budou povinny sestavit plán monitorování s popisem způsobu, jakým hodlají dosáhnout souladu s nařízením. Od roku 2025 budou provozovatelé lodí povinni každoročně sledovat a vykazovat určitý počet parametrů souvisejících s jejich využíváním obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Od roku 2030 budou provozovatelé osobních a kontejnerových lodí rovněž povinni sledovat a vykazovat určitý počet parametrů souvisejících s jejich využíváním dodávek elektřiny z pevniny nebo alternativních technologií s nulovými emisemi v případech, kdy se loď nachází u nábřeží.

Komise rovněž zahájí hodnocení k ověření toho, zda bylo dosaženo cílů tohoto podnětu, a to na základě shromážděných údajů, vývoje distribuční infrastruktury či řady cílených průzkumů. To by mělo rovněž poskytnout informace o dopadu podnětu na objem výroby obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv, jakož i o vývoji nákladů na tato paliva. Důležitým prvkem takového posouzení bude rovněž interakce s jinými politikami zaměřenými na dekarbonizaci námořního odvětví s cílem zajistit pokračující soulad a doplňkovost jednotlivých iniciativ. V případě potřeby hodnocení poskytne informace pro budoucí rozhodovací procesy, aby se zajistilo provedení nezbytných úprav v zájmu dosažení stanovených cílů a současně se zohlednil vývoj jiných politických iniciativ.

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Komise bude celkově odpovídat za provádění navrhovaného nařízení, jakož i za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě o jeho účinnosti a za navrhování jeho potřebných úprav. Komisi bude v relevantních případech nápomocna Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) prostřednictvím poskytování služeb IT a vývoje nástrojů IT potřebných pro plnění ustanovení navrhovaného nařízení týkajících se vykazování, sledování a ověřování. Členské státy budou pověřeny vymáháním, zejména ukládáním správních pokut v případech neplnění požadavků ze strany provozovatelů lodí. Činnosti spojené s vymáháním mohou být prováděny jako součást stávajících inspekcí, například v rámci státních přístavních inspekcí.

Externí účelově vázané příjmy plynoucí z vybraných sankcí budou prováděny v souladu s pravidly Inovačního fondu.

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Hlavní politická rizika související s tímto podnětem jsou tato:

1) Riziko ztráty konkurenceschopnosti trhu námořní dopravy nebo ztráty konektivity. Toto riziko by mohlo vyvstat, pokud by zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv vedlo k nárůstu nákladů pro provozovatele, což by ohrozilo jejich schopnost působit na globálním trhu námořní dopravy a zůstat konkurenceschopnými. To by mohlo vést ke snížení počtu provozovaných tras a ke ztrátě konektivity v rámci EU nebo směrem do EU. Toto riziko není příliš pravděpodobné a je mírněno několika faktory. Za prvé se opatření navrhovaná tímto nařízením budou uplatňovat stejným způsobem na lodě plující pod všemi vlajkami. Za druhé se cíle budou zvyšovat postupně a zpočátku budou nízké, čímž se zajistí, že celkové zvýšení cen námořních paliv bude minimální. Vedle toho předběžná analýza provedená v rámci posouzení dopadů ukázala na celkově nízkou pravděpodobnost ztráty konkurenceschopnosti.

2) Riziko nedostatečné dostupnosti obnovitelných a nízkouhlíkových paliv nebo zařízení pro dodávky elektřiny z pevniny. Toto riziko by hrozilo zejména tehdy, pokud by cíle stanovené v nařízení vyžadovaly, aby byla obnovitelná a nízkouhlíková paliva dostupná v množstvích přesahujících skutečnou nabídku na trhu, a to z důvodů spojených s nedostatkem vstupních surovin, nedostatečnou výrobní kapacitou nebo konkurenčním bojem o tato paliva ze strany jiných odvětví. Toto riziko je dobře identifikováno a zmírněno několika faktory. Zmíněné cíle byly pečlivě prověřeny v rámci Komise v souvislosti s ekonomickou analýzou plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030, jakož i během konzultací s výrobní odvětvím, což poskytlo jistotu ohledně jejich přiměřenosti vzhledem k pravděpodobnému vývoji trhu. Rovněž požadavky na poptávku stanovené tímto nařízením byly úzce koordinovány s navrhovanými ustanoveními týkajícími se infrastruktury (podle nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva) a dodávek paliv (podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie). To pomůže překonat problémy při koordinaci mezi oblastí poptávky, infrastruktury a nabídky, posílit předvídatelnost regulace a usnadnit potřebné investice. Pokud by navržené cíle zastaraly, navrhované nařízení zahrnuje mechanismy podávání zpráv a přezkumu, které umožní jejich aktualizaci v souladu s vývojem trhu.

3) Riziko úniku uhlíku. Vzhledem ke své mezinárodní povaze je námořní doprava vysoce náchylná k úniku uhlíku. Díky velké kapacitě nádrží může většina lodí podnikat dlouhé plavby na jediné natankování. Pokud by se pravidla vztahovala na paliva *prodávaná* v Evropě bez povinností týkajících se jejich použití, mohly by mnohé lodě provozující jak dálkovou, tak pobřežní plavbu doplňovat palivo mimo EU. Proto toto nařízení ukládá lodím povinnost využívat obnovitelná a nízkouhlíková paliva, což vede ke specifickému nasměrování poptávky.

Z hlediska vnitřní kontroly jsou klíčovými riziky:

4) Chybějící spolehlivé nebo dostatečné údaje. Toto riziko by ohrozilo schopnost posoudit účinnost navrhovaného nařízení a ztížilo by určení toho, jaké prvky a případně kdy by měly být revidovány v zájmu zlepšení jeho účinnosti. Pro zmírnění tohoto rizika je nutné, aby provozovatelé lodí poskytovali spolehlivé a podrobné údaje. Kvalitu předkládaných údajů proto budou muset posuzovat akreditovaní ověřovatelé. Za tímto účelem je třeba Komisi poskytnout odpovídající zdroje na vytvoření a provoz potřebné infrastruktury IT, jakož i na realizaci několika pravidelných akcí k budování kapacit, jako jsou workshopy a semináře za účasti dodavatelů paliv a provozovatelů lodí s cílem informovat a vyškolit je, pokud jde o požadavky na vykazování.

5) Chybějící jednotné postupy ověřování. Pokud by akreditovaní ověřovatelé při posuzování údajů poskytovaných provozovateli lodí uplatňovali rozdílná kritéria, mohlo by to vést k nejednotnosti při výpočtu průměrné roční intenzity emisí z lodí. Tím by se mohly narušit rovné podmínky. Aby byly zajištěny harmonizované postupy ověřování, musí být nezávislí ověřovatelé akreditováni vnitrostátním akreditačním orgánem v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008. Uvedené nařízení také stanoví, jaké postupy ověřování musí ověřovatel dodržovat. Neplní-li ověřovatel své povinnosti, může být akreditace zrušena.

- 2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivity kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Podle navrhovaného nařízení bude Komise potřebovat finanční prostředky na poskytování služeb IT a vývoj nástrojů IT potřebných pro plnění ustanovení navrhovaného nařízení týkajících se vykazování, sledování a ověřování. Tyto nástroje budou vycházet ze stávajícího nástroje IT na podporu nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování, THETIS-MRV. Díky rozšíření stávajícího nástroje, namísto vývoje zcela nového nástroje, budou zdroje využity účinněji.

2.3. **Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí**

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Navrhované nařízení obsahuje několik ustanovení zvláště zaměřených na předcházení podvodům a nesrovnalostem v souladu se strategií GŘ MOVE pro boj proti podvodům. Navrhované nařízení zejména zajistí, že údaje předkládané hospodářskými subjekty budou muset ověřovat nezávislí akreditovaní ověřovatelé. Navrhované nařízení obsahuje jasná a podrobná pravidla pro prosazování právních předpisů, aby se zajistilo, že hospodářské subjekty nebudou obcházet povinnosti, které obsahuje. Komise zajistí, aby byla zavedena vhodná opatření na ochranu finančních zájmů Unie, mimo jiné uplatňováním preventivních opatření proti podvodům, korupci a jakémukoli jinému protiprávnímu jednání, účinnými kontrolami a zpětným získáním neoprávněně vyplacených částek v případě, že jsou zjištěny nesrovnalosti, podvod nebo porušení povinností.

GŘ MOVE konkrétně uplatňuje zvláštní strategii boje proti podvodům a akční plán, který vyjmenovává specifické kontroly prováděné v rámci tohoto GŘ, včetně osvětových akcí a školení. Strategie GŘ MOVE pro boj proti podvodům vychází ze strategie Komise pro boj proti podvodům přijaté v roce 2019 a její provádění je koordinováno s GŘ OLAF a s interní sítí Komise pro boj proti podvodům.

Navrhované nařízení bude obsahovat další konkrétní opatření k předcházení podvodům a nesrovnalostem a jejich řešení. Konkrétně bude nařízení obsahovat standardní ustanovení (doporučená úřadem OLAF) o ochraně finančních zájmů EU s cílem zajistit, aby audity a kontroly na místě mohly provádět útvary Komise, včetně úřadu OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ³²	zemí ESVO ³³	kandidátských zemí ³⁴	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
1	02.200401	RP	NE	NE	NE	NE

³² RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

³³ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

³⁴ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo	1 – Jednotný trh, inovace a digitální agenda
--	-------	--

GŘ: MOVE			Rok 2023	Rok 2024						CELKEM
• Operační prostředky										
02.200401	Závazky	(1a)	0,50	0						0,5
	Platby	(2a)	0,25	0,25						0,5
Prostředky na GŘ MOVE CELKEM		Závazky	=1a+1b +3	0,50	0					0,5
		Platby	=2a+2b +3	0,25	0,25					0,5

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,50	0						0,5
	Platby	(5)	0,25	0,25						0,5
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								

Prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	=4+6	0,50	0						0,5
	Platby	=5+6	0,25	0,25						0,5

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje
--	----------	----------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha V interních pravidel), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
GŘ: <.....>									
• Lidské zdroje		N.A.							N.A.
• Ostatní správní výdaje		N.A.							N.A.
GŘ <....> CELKEM	Prostředky								

Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM	(Závazky celkem = platby celkem)	N.A.							N.A.
---	----------------------------------	------	--	--	--	--	--	--	------

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok N ³⁵	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	0,5	0						0,5
	Platby	0,25	0,25						

³⁵ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahradíte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy ↓			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)										CELKEM		
	VÝSTUPY																		
	Druh ³⁶	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ³⁷ ...																			
– Výstup																			
– Výstup																			
– Výstup																			
Mezisosčet za specifický cíl č. 1																			
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																			
– Výstup																			
Mezisosčet za specifický cíl č. 2																			
CELKEM																			

³⁶ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

³⁷ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle“.

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ³⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKEM
--	------------------------	------------	------------	------------	--	--------

OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní správní výdaje								
Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

Mimo OKRUH 7³⁹ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

³⁸ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

³⁹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.1. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)					
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)					
20 01 02 03 (při delegacích)					
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁴⁰					
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)					
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)					
XX 01 xx yy zz⁴¹	– v ústředí				
	– při delegacích				
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
CELKEM					

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

⁴⁰ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁴¹ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Úprava v rámci rozpočtové položky 02.200401

- vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky, odpovídající částky a navrhované nástroje, které mají být použity.

- vyžaduje revizi VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok N ⁴²	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁴²

Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - na vlastní zdroje
 - na jiné příjmy
 - uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁴³					Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
			2023	2024	2025	2026				
Článek ... v závislosti na výdajové položce			p.m.	p.m.	p.m.	p.m.				

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Inovační fond

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

Návrh stanoví, že sankce vybrané podle navrhovaného nařízení by se měly použít na podporu rychlého zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví. Prostředky podle odstavce 1 budou představovat externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a budou prováděny v souladu s pravidly zmíněného nařízení použitelnými na Inovační fond. Výše očekávaných příjmů by však přímo závisela na míře plnění navrhovaných cílů.

⁴³ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.