

Brusel 29. července 2026
(OR. en)

12280/26

MAR 112
OMI 39

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	29. července 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 409 final
Předmět:	ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ o vazbách a konvergenci mezi nařízením (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a nařízením (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 409 final.

Příloha: COM(2026) 409 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 28.7.2026
COM(2026) 409 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o vazbách a konvergenci mezi nařízením (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a nařízením (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o vazbách a konvergenci mezi nařízením (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a nařízením (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy

I. Úvod

EU přijala řadu právních předpisů, které podporují dekarbonizaci námořního odvětví. Cílem těchto právních předpisů je zvýšit využívání nízkouhlíkových a udržitelných paliv a technologií na lodích, které připlouvají do přístavů EU. Tato zpráva se zaměřuje především na dva z těchto předpisů:

- 1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805¹ ze dne 13. září 2023 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (dále jen „nařízení (EU) 2023/1805“) vstoupilo v platnost dne 12. října 2023 a od 1. ledna 2025 je plně použitelné. Vyžaduje postupné snižování intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě velkých lodí a od roku 2030 nařizuje využívání dodávek elektřiny z pevniny ve vybraných evropských přístavech.
- 2) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757² ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (dále jen „nařízení (EU) 2015/757“) ukládá velkým lodím, které vplouvají do přístavů v Evropském hospodářském prostoru (EHP), povinnost sledovat a každoročně vykazovat ověřené emise skleníkových plynů a další údaje o energetické účinnosti. Nařízení (EU) 2015/757 bylo v roce 2023 revidováno v návaznosti na rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi tak, aby systém zahrnoval emise z námořní dopravy. (ETS)³.

Ustanovení čl. 30 odst. 1 nařízení (EU) 2023/1805 ukládá Evropské komisi povinnost předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž „posoudí vazby a konvergenci“ mezi tímto nařízením a nařízením (EU) 2015/757.

Komise proto provedla první srovnávací analýzu nařízení (EU) 2023/1805 a nařízení (EU) 2015/757 a souvisejících aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů. Byly rovněž zohledněny první zkušenosti získané při samotném provádění těchto aktů.

Vzhledem k tomu, že nařízení (EU) 2015/757 stanoví rámec pro monitorování, vykazování a ověřování údajů týkajících se námořních prvků směrnice o systému EU ETS⁴, vztahuje se tato zpráva v příslušných případech také na prvky této směrnice.

V lednu 2024 byl systém EU ETS rozšířen na námořní odvětví. Od té doby jsou rejdařské společnosti povinny nakupovat a vyřazovat emisní povolenky v rámci systému EU ETS za každou tunu vykázaných emisí CO₂ (nebo ekvivalentu CO₂) spadajících pod systém EU ETS.

V průběhu přípravy návrhu nařízení (EU) 2023/1805 a revize nařízení (EU) 2015/757 z roku 2023, jakož i při jednáních s Evropským parlamentem a Radou, bylo usilováno o co největší sjednocení těchto dvou aktů a o vytvoření rámce, který regulovaným subjektům, ověřovatelům a správním orgánům členských států umožní jednodušší plnění požadavků.

Tato dvě nařízení spolu souvisejí, protože podle nařízení (EU) 2023/1805 mají být veškeré údaje vykazované pro účely nařízení (EU) 2015/757 v případě potřeby použity k ověření souladu s nařízením (EU) 2023/1805, a to s cílem omezit administrativní zátěž kladenou na společnosti, ověřovatele a příslušné orgány.

V těchto dvou nařízeních se však aspekty monitorování, vykazování a ověřování liší, jelikož vypracování návrhů Komise týkajících se nařízení (EU) 2023/1805, revize nařízení (EU) 2015/757 a začlenění námořního odvětví do systému EU ETS, jakož i příslušná jednání s Parlamentem a Radou, probíhaly odděleně, i když se částečně časově překrývaly.

Proto je třeba tyto akty dále prověřit a analyzovat, aby bylo možné:

- zhodnotit rozdíly a nesrovnalosti mezi hlavními ustanoveními nařízení,
- posoudit problémy, které vyplývají z povinnosti dodržovat současně obě nařízení, a
- představit možné způsoby, jak je dále sjednotit a zvýšit jejich soudržnost.

Cílem těchto zjištění je poskytnout přehled o možnostech zefektivnění administrativních požadavků v souladu se závazky týkajícími se celkového zjednodušení administrativy, které jsou stanoveny v dokumentu „Kompas konkurenceschopnosti pro EU“.

Oblast působnosti nařízení

Prahové hodnoty velikosti

Pokud jde o velikost lodí, které spadají pod analyzovaná nařízení, nařízení (EU) 2023/1805 se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti nad 5 000 rejstříkových tun, které slouží k obchodní přepravě cestujících nebo nákladu. Podobně nařízení (EU) 2015/757 stanoví, že se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti 5 000 rejstříkových tun a více a od 1. ledna 2025 na lodě pro kusový náklad o hrubé prostornosti pod 5 000 rejstříkových tun, avšak ne nižší než 400 rejstříkových tun, a na pobřežní lodě o hrubé prostornosti 400 rejstříkových tun a více, které spadají do jedné z kategorií uvedených v příloze I nařízení⁵.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 ze dne 13. září 2023 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/957 ze dne 10. května 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 s cílem zajistit, aby byly do systému EU pro obchodování s emisemi začleněny činnosti v oblasti námořní dopravy a aby byly monitorovány, vykazovány a ověřovány emise dalších skleníkových plynů a emise z dalších typů lodí (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 105, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁵ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/3214 ze dne 16. října 2024, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o pravidla pro monitorování emisí skleníkových plynů z pobřežních lodí a nulový emisní faktor udržitelných paliv

Zeměpisná oblast působnosti

Vykazování podle nařízení (EU) 2015/757 zahrnuje spotřebu paliva a emise skleníkových plynů u všech mezinárodních plaveb v rámci EU i mimo ni (plavby mezi přístavy v EU a mimo EU) a také u činností lodí v přístavech EU. Nařízení (EU) 2023/1805 má z hlediska vykazování stejnou oblast působnosti, avšak aby byl podíl emisí EU věrně zohledněn, při mezinárodních plavbách mimo území EU se započítává pouze polovina (50 %) spotřeby paliva/energie. Stejně pravidlo se uplatňuje i v rámci směrnice o systému obchodování s emisemi EU (EU ETS).

Nařízení (EU) 2023/1805 považuje plavby mezi EU a nejvzdálenějšími regiony kteréhokoli členského státu EU za stejné jako mezinárodní plavby do/ze zemí mimo EHP (proto se zohledňuje 50 % spotřeby paliva / spotřebované energie). Podle nařízení (EU) 2015/757 se takové plavby považují za plavby v rámci EU (proto do oblasti působnosti tohoto nařízení spadá 100 % emisí). Podle směrnice o systému EU ETS však nejsou rejdařské společnosti povinny platit až do prosince 2030 za emise z plaveb mezi přístavem nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu členského státu a přístavem nacházejícím se ve stejném členském státě, včetně plaveb mezi přístavy v rámci jednoho nejvzdálenějšího regionu a plaveb mezi přístavy v nejvzdálenějších regionech téhož členského státu [viz níže uvedená část o výjimkách].

Emise, na které se vztahují nařízení

Pokud jde o započítávání emisí z paliv, směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2015/757 se vztahují na emise skleníkových plynů z výfuku, známé také jako emise z navazujících procesů nebo emise „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“. Důvodem je to, že upstreamové emise (známé také jako emise „od vrtu po palivovou nádrž lodi“), spojené s výrobou paliv, jsou již zahrnuty v jiných odvětvích systému ETS, a jejich započítání do emisních povolenek pro lodní dopravu by mohlo vést k možnému dvojímu vydávání, obchodování a uplatňování nároků. Nařízení (EU) 2023/1805 se vztahuje jak na emise „od vrtu po palivovou nádrž lodi“, tak na emise „od palivové nádrže lodi po brázdou za lodí“, aby bylo zajištěno zohlednění celkové výkonnosti různých zdrojů energie z hlediska emisí.

Nařízení (EU) 2023/1805, nařízení (EU) 2015/757 a směrnice o systému EU ETS vycházejí z kritérií udržitelnosti, včetně minimálních prahových hodnot emisí skleníkových plynů stanovených ve směrnici o energii z obnovitelných zdrojů⁶, pro přeměnu obnovitelných surovin na paliva, včetně příslušného certifikačního systému. Nařízení (EU) 2023/1805 dále omezuje okruh způsobilých paliv tím, že vylučuje suroviny pocházející z potravinářských a krmných plodin. Paliva vyrobená z těchto surovin se podle nařízení (EU) 2023/1805 považují za fosilní paliva.

Zdroje energie

Spotřeba některých energetických zdrojů jiných než paliva na lodích – jako je elektřina vyrobená na pevnině a větrná energie, kterou nelze během plavby monitorovat, ale která přispívá ke spotřebě energie lodí, a tedy i k plnění jejich cílů v oblasti dekarbonizace – spadá pod nařízení (EU) 2023/1805, nikoli však pod nařízení (EU) 2015/757. V případě elektřiny vyrobené na pevnině a větrné energie je proto v souvislosti s nařízením (EU) 2023/1805 nutné provádět dodatečné monitorování nebo výpočty.

Výjimky

Pokud jde o oblast působnosti, existují rozdíly mezi výjimkami povolenými nařízením (EU) 2023/1805 a směrnicí o systému EU ETS.

Jak nařízení (EU) 2023/1805, tak směrnice o systému EU ETS umožňují členským státům udělit výjimku pro plavby uskutečňované osobními loděmi na ostrovy s méně než 200 000 trvalými obyvateli. Existují však rozdíly. V případě systému ETS se výjimky mohou vztahovat na plavby mezi přístavem na ostrově spadajícím do jurisdikce žádajícího členského státu, který nemá silniční ani železniční spojení s pevninou a má méně než 200 000 trvalých obyvatel, a přístavem spadajícím do jurisdikce téhož členského státu. V případě nařízení (EU) 2023/1805 se výjimky mohou vztahovat na plavby uskutečňované osobními loděmi jinými než výletními osobními loděmi mezi přístavem určením spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem určením spadajícím do jurisdikce téhož členského státu, který se nachází na ostrově s méně než 200 000 trvalými obyvateli. Tyto výjimky se vztahují také na činnosti příslušných lodí v přístavu, k nimž dochází v souvislosti s plavbami, na něž se výjimka vztahuje.

Podle nařízení (EU) 2023/1805 i směrnice o systému EU ETS mohou členské státy vyjmout z uplatňování osobní lodě a v případě směrnice o systému EU ETS také osobní lodě typu ro-ro provozující plavby v rámci závazků veřejné služby nebo smluv o veřejných službách pro určité plavby.

Členské státy mohou rovněž vyjmout z uplatňování nařízení (EU) 2023/1805 osobní lodě poskytující služby námořní dopravy v rámci závazků veřejné služby nebo smluv o veřejných službách na trasách mezi jejich pevninskými přístavy a přístavy nacházejícími se na ostrově nebo ve městech Ceuta a Melilla. Směrnice o systému EU ETS takové výjimky nestanoví.

A konečně, podle nařízení (EU) 2023/1805 mohou členské státy stanovit výjimky pro plavby uskutečňované mezi přístavy v nejvzdálenějších regionech. Podle směrnice o systému EU ETS platí automatická (tj. bez nutnosti oznámení) dočasná výjimka do konce roku 2030 pro plavby mezi přístavem nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu členského státu a přístavem nacházejícím se ve stejném členském státě, včetně přístavů nacházejících se ve stejném nejvzdálenějším regionu a v jiném nejvzdálenějším regionu téhož členského státu.

U všech výše uvedených výjimek se v nařízení (EU) 2023/1805 a ve směrnici o systému EU ETS používají různá data ukončení platnosti. Nařízení umožňuje výjimky, které mohou platit do 31. prosince 2029, zatímco směrnice umožňuje, aby výjimky platily do 31. prosince 2030.

Ustanovení o ledové třídě a plavbě zaledněným mořem

Nařízení (EU) 2023/1805, nařízení (EU) 2015/757 i směrnice o systému EU ETS obsahují ustanovení o ledové třídě lodí a plavbě zaledněným mořem, i když v odlišné formě. Aby se zmírnily dodatečné náklady u lodí ledové třídy, umožňuje nařízení (EU) 2023/1805 společností požádat o to, aby z výpočtu bilance souladu byla vyloučena dodatečná energie spotřebovaná v důsledku

(Úř. věst. L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj).

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

ledové třídy lodí a energie spotřebovaná v důsledku plavby v ledu. Podle směrnice o systému EU ETS mohou rejdařské společnosti do 31. prosince 2030 vyřadit o 5 procent méně emisních povolenek, než činí celkové ověřené emise vypuštěné z jejich lodí ledové třídy.

Sousední přístavy pro překládku kontejnerů

Aby se snížilo riziko úhybných zastávek v jiných přístavech a riziko přemístění překládkových činností, ukládají jak nařízení (EU) 2023/1805, tak směrnice o systému EU ETS Komisi povinnost sestavit a aktualizovat seznam „sousedních kontejnerových překládkových přístavů“. Zastávky v těchto přístavech jsou pro účely nařízení (EU) 2015/757 vyloučeny z definice „přístavu určení“. Kritéria pro určení těchto přístavů jsou v nařízení (EU) 2023/1805 a ve směrnici o systému EU ETS totožná. Nejsou však sladěny termíny aktualizace těchto seznamů. Rozdíly v datech by proto mohly vést k rozdílům v použitých seznamech.

Závěry:

- Většina rozdílů v oblasti působnosti nařízení je odůvodněna rozhodnutími, která přijaly Evropský parlament a Rada. Jakékoli úpravy oblasti působnosti, jako je například typ lodí, by měly být podrobněji prozkoumány s ohledem na výhody větší soudržnosti mezi výše popsányými pravidly.
- Bylo by možné prozkoumat případnou větší konvergenci pravidel týkajících se způsobnosti, stanovení emisí a intenzity emisí skleníkových plynů z paliv spotřebovaných na palubě lodí podle výše popsáných pravidel.
- V zájmu zjednodušení provádění by bylo možné zvážit další sjednocení ustanovení o výjimkách platných podle nařízení (EU) 2023/1805 a směrnice o systému EU ETS. Je však třeba vzít v úvahu, že tyto rozdíly představují konkrétní rozhodnutí spolunormotvůrců.
- Lhůty pro revizi seznamu sousedních přístavů pro překládku kontejnerů by mohly být sjednoceny, aby se zjednodušilo provádění.

II. Odpovědné subjekty

Nařízení (EU) 2023/1805, směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2015/757 stanovují orgány odpovědné za jejich provádění. Tyto definice jsou podobné, ale ne zcela totožné, což by mohlo vést k situaci, kdy se rejdařská společnost rozhodne mít jiný odpovědný subjekt pro systém ETS a nařízení (EU) 2015/757 než pro nařízení (EU) 2023/1805.

Subjektem odpovědným podle nařízení (EU) 2023/1805 musí být vždy společnost podle ISM, tedy právnická osoba, která řídí provoz lodí v souladu s Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (ISM). V závislosti na smluvních a provozních ujednáních by společností podle ISM měl být buď majitel lodí, nebo jakákoli organizace či osoba jiná než majitel lodí, která se zavázala převzít všechny povinnosti a odpovědnosti vyplývající z předpisu ISM. Pokud majitel lodí nese odpovědnost za to, že jeho loď dodržuje předpis ISM, je majitel lodí zároveň společností podle ISM i subjektem odpovědným za dodržování nařízení (EU) 2023/1805. V případech, kdy majitel lodí přenesl povinnosti za dodržování předpisu ISM na jakoukoli jinou organizaci nebo osobu (která souhlasila s převzetím těchto povinností), stane se tato organizace nebo osoba společností ISM i subjektem odpovědným za dodržování nařízení (EU) 2023/1805.

Podle nařízení (EU) 2015/757 musí být za dodržování požadavků směrnice o systému EU ETS i nařízení (EU) 2015/757 odpovědný stejný subjekt. Podle směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2015/757 může být subjektem odpovědným za dodržování předpisů týkajících se emisí dané lodí buď majitel lodí (tj. registrovaný vlastník), nebo společnost podle ISM. Pokud se společnost podle ISM liší od majitele lodí, musí se registrovaný vlastník a společnost podle ISM vzájemně smluvně dohodnout na tom, který subjekt převezme odpovědnost za plnění povinností vyplývajících ze směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2015/757. Jestliže registrovaný vlastník a společnost podle ISM neučiní výslovné rozhodnutí, má se za to, že za plnění povinností stanovených ve směrnici o systému EU ETS a v nařízení (EU) 2015/757 bude odpovídat registrovaný vlastník.

Příslušné orgány

„Stát vykonávající správu“ ve vztahu k určité společnosti, který je odpovědný za prosazování požadavků FuelEU, definovaných v nařízení (EU) 2023/1805, se určuje podle stejných pravidel, jaká se uplatňují při určování „příslušného správního orgánu“ pro účely směrnice o systému EU ETS ve vztahu k rejdařské společnosti. Vzhledem k tomu, že v určitých situacích nemusí být společnost odpovědná za loď stejná jak pro účely nařízení (EU) 2023/1805 na jedné straně, tak pro účely nařízení (EU) 2015/757 a směrnice o systému EU ETS na straně druhé (viz výše), je možné, že stejná loď spadá pod správu dvou různých členských států, jednoho podle nařízení (EU) 2023/1805 a druhého podle směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2015/757.

V rámci jednoho členského státu mohou být prováděním nařízení (EU) 2023/1805 na jedné straně a nařízení (EU) 2015/757 a směrnice o systému EU ETS na straně druhé pověřeny různé orgány, avšak je na členském státě, aby rozhodl, zda bude nejvhodnější svěřit tuto odpovědnost stejnému orgánu.

Závěry

- Mělo by být provedeno další posouzení odpovědných subjektů podle nařízení (EU) 2023/1805, směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2015/757, aby bylo možné zjistit, zda by sjednocený výklad a definice regulovaného subjektu přinesly další zjednodušení a pro koho by to platilo. V této souvislosti je třeba vzít v úvahu, že směrnice o systému EU ETS se zabývá dodržováním předpisů na úrovni podniků, zatímco nařízení (EU) 2023/1805 stanoví povinnosti týkající se lodí.

III. Monitorování, zaznamenávání a vykazování

Plány monitorování

Jak podle nařízení (EU) 2023/1805, tak podle nařízení (EU) 2015/757 jsou společnosti povinny předložit ověřovateli plán monitorování pro každou ze svých lodí, v němž budou uvedeny informace nezbytné ke splnění požadavků na vykazování. Vzhledem k odlišným požadavkům musí provozovatelé předložit dva samostatné plány monitorování, jeden podle nařízení (EU) 2015/757 a druhý podle nařízení (EU) 2023/1805. Oba plány mají podobnou strukturu a lze je vypracovat v IT systému THETIS MRV. Po předložení se na tyto dva plány monitorování vztahují samostatné pracovní postupy.

V praxi funguje systém THETIS MRV jako jedno správní místo pro rejdařské společnosti, které umožňuje souběžně předkládat údaje jak pro účely nařízení (EU) 2015/757 a směrnice o systému EU ETS, tak pro účely nařízení (EU) 2023/1805. Všechny údaje sledované a zaznamenávané podle nařízení (EU) 2015/757 budou použity pro výpočty podle nařízení (EU) 2023/1805, a to s výhradou

potvrzení ze strany ověřovatele podle nařízení (EU) 2023/1805, pokud se tento ověřovatel liší od ověřovatele podle nařízení (EU) 2015/757. Stejně údaje podle nařízení (EU) 2015/757 lze rovněž využít k agregaci údajů, které jsou relevantní pro výkazy na úrovni společností podle směrnice o systému EU ETS.

Výkazování jednotlivých plaveb

Jak podle nařízení (EU) 2023/1805, tak i podle nařízení (EU) 2015/757 se údaje v zásadě sledují za jednotlivé plavby. Podle nařízení (EU) 2015/757 však není povinné vykazovat každou jednotlivou plavbu, což znamená, že společnosti mohou požadované údaje vykazovat v ročním souhrnu. V praxi však systém THETIS MRV umožňuje zaznamenávat a vykazovat údaje za každou jednotlivou plavbu jako dobrovolnou možnost podle nařízení (EU) 2015/757.

Výjimky z monitorování jednotlivých plaveb

Na základě výjimky umožňuje nařízení (EU) 2015/757, aby společnosti monitorovaly spotřebu paliva a emise skleníkových plynů u určitých lodí pouze v ročním souhrnu. Tato výjimka se vztahuje na lodě, které uskutečňují pouze plavby v rámci EU a provedou více než 300 plaveb ročně. Podle nařízení (EU) 2023/1805 žádné takové výjimky neexistují.

Rozdělení spotřeby paliv a energie podle zeměpisné oblasti působnosti

Nařízení (EU) 2023/1805 umožňuje volné přiřazení či přerozdělení paliva spotřebovaného během celého vykazovaného období na část ujeté vzdálenosti v rámci EU nebo mimo EU, a to bez ohledu na to, zda byly palivo či energie skutečně spotřebovány právě při dané plavbě. Nařízení (EU) 2015/757 a směrnice o systému EU ETS vyžadují, aby byl příslušný typ paliva vykazován přesně podle druhu plavby, během níž bylo palivo spotřebováno. To má dopad na přiřazení paliv s nejnižší intenzitou emisí skleníkových plynů (a na nulové sazby podle směrnice o systému EU ETS).

Závěry:

- IT řešení používaná v systému THETIS MRV snižují zátěž spojenou s předkládáním dvou samostatných plánů monitorování. Bylo by však možné prozkoumat, zda je sloučení těchto dvou plánů monitorování proveditelné, a zároveň posoudit, zda by takový krok mohl dále zjednodušit vykazování.
- Existují rozdíly, pokud jde o požadavky na vykazování spotřeby energie v přístavech a během plaveb. Kromě toho, na rozdíl od nařízení (EU) 2015/757, neobsahuje nařízení (EU) 2023/1805 výjimky, které by určitým lodím umožňovaly sledovat spotřebu paliva a emise v ročním souhrnu, namísto monitorování každé jednotlivé plavby. Mohla by být prozkoumána možnost dalšího sladění těchto prvků.

IV. Ověřování

Systém ověřování platný podle nařízení (EU) 2023/1805 se do značné míry opírá o systém zavedený nařízením (EU) 2015/757, existují však určité rozdíly, které jsou rozebrány níže.

Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů a postupů ověřování

Povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů a postupů ověřování, stanovené v prováděcích aktech a aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě nařízení (EU) 2023/1805 a nařízení (EU) 2015/757, jsou do značné míry sladěny⁷. Jedním z rozdílů je, že na rozdíl od nařízení (EU) 2015/757 platí podle nařízení (EU) 2023/1805, že v případě změny ověřovatele musí nový ověřovatel opětovně posoudit nové plány monitorování.

Akreditace

Specifikace týkající se pravidel pro akreditaci ověřovatelů podle nařízení (EU) 2015/757 a nařízení (EU) 2023/1805 jsou uvedeny v aktech v přenesené pravomoci⁸. Ustanovení těchto aktů jsou totožná nebo do značné míry podobná.

Závěry

- Pravidla pro ověřování a akreditaci ověřovatelů jsou stanovena v obou nařízeních, v nařízení (EU) 2023/1805 i v nařízení (EU) 2015/757, a dále upřesněna v samostatných aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech. Rozdíly v pravidlech jsou minimální a vyplývají převážně z odlišných pracovních postupů a rolí ověřovatelů podle jednotlivých aktů.

V. Prosazování

Příkaz k vyhoštění/zadržení

Jak podle nařízení (EU) 2023/1805, tak podle nařízení (EU) 2015/757 mohou členské státy vydat příkaz k vyhoštění, pokud loď neplní své povinnosti ve dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných obdobích. Stát vlajky však nesmí lodím plujícím pod jeho vlajkou odepřít vplutí do přístavu.

Povinnost mít platný dokument o souladu

Podle nařízení (EU) 2023/1805 jsou lodě, které během vykazovaného období neuskutečnily žádné plavby spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, přesto povinny mít během vykazovaného období na palubě platný dokument o souladu (dokument pro konkrétní loď, vydaný společností ověřovatelem, který potvrzuje, že daná loď splnila za konkrétní vykazované období požadavky

⁷ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/2027 ze dne 26. července 2024 o ověřovacích činnostech podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj) a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/2917 ze dne 20. října 2023 o ověřovacích činnostech, akreditaci ověřovatelů a schvalování plánů monitorování správními orgány podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a o zrušení nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2072 (Úř. věst. L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj).

⁸ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/192 ze dne 9. září 2024 o postupech akreditace ověřovatelů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES (Úř. věst. L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj) a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/2917, na které se odkazuje výše.

nařízení (EU) 2023/1805). Nařízení (EU) 2015/757 stanoví povinnost mít na palubě platný dokument o souladu pouze pro lodě, které během vykazovaného období uskutečnily plavby spadající do jeho oblasti působnosti. V případě neaktivních plavidel (tj. plavidel, která nevykonávají činnost spadající do oblasti působnosti nařízení (EU) 2015/757) toto nařízení nezakazuje předložení ověřené zprávy o emisích s nulovými emisemi za účelem získání platného dokumentu o souladu.

Povinnost státu vlajky

Nařízení (EU) 2015/757 stanoví, že každý členský stát má přijmout veškerá nezbytná opatření, aby bylo zajištěno, že lodě plující pod jeho vlajkou dodržují požadavky na monitorování a vykazování. Naopak podle nařízení (EU) 2023/1805 nejsou členské státy povinny provádět kontroly lodí plujících pod jejich vlajkou.

Vydávání dokumentů o souladu podle nařízení (EU) 2023/1805

Podle nařízení (EU) 2023/1805 a nařízení (EU) 2015/757 je za vydání dokumentu o souladu v zásadě odpovědný ověřovatel. Podle nařízení (EU) 2023/1805 však platí, že pokud má být uložena sankce FuelEU, musí být dokument vystaven příslušným orgánem státu vykonávajícího správu. Kromě toho může podle nařízení (EU) 2023/1805 příslušný orgán odejmout dříve vydané dokumenty o souladu, pokud jsou ve vykázaných údajích zjištěny nesprávnosti nebo nesoulady, což v případě nařízení (EU) 2015/757 neplatí.

Inspekce

Jak nařízení (EU) 2023/1805, tak i nařízení (EU) 2015/757 ukládají kontrolním orgánům přístavního státu povinnost zahrnout do svých inspekcí (prováděných v souladu se směrnicí 2009/16/ES) kontroly dokumentu o souladu⁹.

Sankce

Podle nařízení (EU) 2023/1805 i nařízení (EU) 2015/757 musí členské státy stanovit samostatný soubor pravidel pro sankce za porušení těchto nařízení.

Závěry

- Pravidla pro prosazování jak podle nařízení (EU) 2023/1805, tak podle nařízení (EU) 2015/757 se zaměřují na loď a obsahují mnoho totožných či podobných ustanovení, existují však i rozdíly. Bylo by možné zvážit zavedení společného systému prosazování, aby se některé činnosti zefektivnily a aby se snížila zátěž orgánů členských států.

VI. Lhůty pro splnění povinností

Srovnání v oblasti dodržování povinností stanovených v nařízení (EU) 2015/757 a v nařízení (EU) 2023/1805 ukazuje, že obě nařízení jsou z hlediska lhůt v souladu.

Pokud by se v budoucnu rozhodlo o zavedení jednoho komplexního plánu monitorování pro obě nařízení, bylo by nutné lhůty v určitých bodech sladit. Například v současné době musí lodě, které vplují do přístavu členského státu poprvé po 31. srpnu 2024, předložit plán monitorování nejpozději dva měsíce po své první zastávce v přístavu podle nařízení (EU) 2023/1805, avšak podle nařízení (EU) 2015/757 nejpozději tři měsíce po první zastávce každé lodě v přístavu členského státu.

Do 31. ledna ověřovacího období musí být zpráva FuelEU předložena ověřovateli a do 31. března ověřovacího období je ověřovatel povinen zapsat ověřenou zprávu FuelEU do databáze FuelEU. Naproti tomu nařízení (EU) 2015/757 stanoví, že v závislosti na pravidlech příslušného správního orgánu musí být ověřená zpráva o emisích předložena příslušným orgánům v období od 28. února do 31. března daného ověřovacího období. Je na každém správním orgánu, aby v rámci této lhůty rozhodl o přesném datu předložení zprávy.

Závěry

- Lhůty a postupy, které je třeba dodržet za účelem splnění požadavků obou nařízení, mají podobnou strukturu, existují však rozdíly v termínech a znění povinností. Bylo by možné zvážit další sjednocení procesu monitorování a vykazování.

VII. Celkové závěry

Z porovnání vyplývá, že ačkoli jsou nařízení (EU) 2023/1805, nařízení (EU) 2015/757 a směrnice o systému EU ETS v mnoha ohledech již dobře sladěny, existuje prostor pro zmenšení stávajících nesrovnalostí prostřednictvím připravovaných revizí těchto aktů, a to s cílem zjednodušit jejich provádění a snížit administrativní zátěž pro provozovatele, ověřovatele a členské státy.

Největší přínos by mělo zavedení jednotného systému monitorování, vykazování a ověřování, který by sloužil jak pro nařízení (EU) 2023/1805, tak pro směrnici o systému EU ETS a který by zajistil, aby společnosti mohly využívat údaje shromážděné, ověřené a vykázané podle nařízení (EU) 2015/757 k plnění požadavků směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2023/1805.

Takový systém vycházející z nařízení (EU) 2015/757 by měl i) zahrnovat všechny požadavky na monitorování podle směrnice o systému EU ETS a nařízení (EU) 2023/1805, ii) minimalizovat nesrovnalosti a rozdíly mezi těmito požadavky, iii) sjednotit a případně sloučit výkazy do jednotné šablony (tj. plány monitorování, výkazy emisí), iv) zavést jednotný rámec pro ověřování a akreditaci a v) sjednotit pojem regulovaného subjektu podle nařízení (EU) 2015/757, nařízení (EU) 2023/1805 a směrnice o systému EU ETS.

Kromě systému monitorování, vykazování a ověřování by se v budoucnu dalo uvažovat i o další konvergenci nařízení (EU) 2023/1805 a směrnice o systému EU ETS v ostatních oblastech, jako jsou geografické výjimky, druhy lodí, zahrnuté energie a emise, plavba v ledu a donucovací opatření. Dosažení větší jednotnosti těchto ustanovení by však bylo náročnější než sjednocení systémů monitorování, vykazování a ověřování; navíc existují oprávněné důvody pro zachování stávajících rozdílů, které vycházely z konkrétních rozhodnutí spolunormotvůrců.

Veškeré změny týkající se výše uvedených otázek by měly být koordinovány a měly by zohledňovat dopad těchto změn na všechny tři právní předpisy. Zároveň by jakákoli revize měla posoudit proveditelnost a ekonomické, environmentální a sociální dopady další

⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>).

konvergence, a to s ohledem na cíl zachování environmentální integrity a účinnosti opatření Unie v oblasti klimatu, včetně jejích právně vymahatelných závazků.