



V Bruseli 24. mája 2022
(OR. fr, en)

9278/22

LIMITE

TRANS 300
MAR 115
ENV 450
ENER 180
IND 179
COMPET 350
ECO 41
RECH 255
CODEC 739

**Medziinštitucionálny spis:
2021/0210(COD)**

SPRÁVA

Od: Generálny sekretariát Rady
Komu: Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. dok. Kom.: 10327/21 INIT+ ADD 1-3
Predmet: Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES
– všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 14. júla 2021 predložila Európskemu parlamentu a Rade v rámci balíka Fit for 55 (ďalej len „balík“) návrh nariadenia o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave (iniciatíva FuelEU Maritime)¹.
2. Hlavným cieľom návrhu je zvýšiť dopyt po obnoviteľných a nízkouhlíkových palivách a ich konzistentné využívanie v námornom odvetví a zároveň zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy a zabrániť narušeniam vnútorného trhu. Jeho hlavné ustanovenia sa zameriavajú najmä na tieto aspekty:

¹ ST 10327/21, ADD 1, ADD 2 a ADD 3.

- i) rozsah pôsobnosti, pokiaľ ide o veľkosť príslušných plavidiel, ako aj geografický rozsah pôsobnosti;
 - ii) ciele zníženia intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lodí;
 - iii) rozsah požiadaviek na pobrežné zásobovanie elektrinou; alebo pokiaľ ide o iné technológie s nulovými emisiami pre kotviace lode;
 - iv) certifikácia palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a
 - v) správa týchto nových povinností (vrátane sankcií, ktoré sa majú uplatňovať na spoločnosti, ak sú ich lode v nesúlade s povinnosťami, a pripisovania príjmov z týchto sankcií do Inovačného fondu).
3. Iniciatíva FuelEU Maritime je prepojená aj s nariadením (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy², ako aj s ďalšími návrhmi v balíku, najmä s návrhmi, ktoré sa týkajú energie z obnoviteľných zdrojov (RED), zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFIR) a systému obchodovania s emisiami (EU ETS).

II. PRESKÚMANIE OSTATNÝMI INŠTITÚCIAMI

4. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre návrh FuelEU Maritime Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajcu pána Jörgena Warborna (SE, PPE). Očakáva sa, že Európsky parlament prijme pozíciu v pléne v septembri 2022.
5. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko k uvedenému návrhu 8. decembra 2021, zatiaľ čo Európsky výbor regiónov sa vzdal možnosti zaujať stanovisko.

² Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015.

III. SÚČASNÝ STAV ROKOVANÍ V RADE

6. Pracovná skupina pre námornú dopravu začala pracovať na návrhu v septembri 2021. O posúdení vplyvu, ktoré vypracovala Komisia, rokovala pracovná skupina 1. a 13. septembra 2021.
7. Na zasadnutí Rady TTE 9. decembra 2021 ministri dopravy uskutočnili diskusiu o smerovaní práce na tomto spise.
8. Počas francúzskeho predsedníctva pokračovali pravidelné a intenzívne rokovania v pracovnej skupine, najprv v tematických blokoch a potom na základe globálnych návrhov.
9. Uskutočnilo sa aj rokovanie vo Výbore stálych predstaviteľov 13. apríla 2022, ktorého cieľom bolo prehĺbiť diskusiu a získať od delegácií usmernenia k týmto trom aspektom: i) rozsah pôsobnosti, pokiaľ ide o veľkosť príslušných plavidiel, a geografický rozsah pôsobnosti; ii) úroveň cieľov týkajúcich sa uhlíkovej náročnosti; a iii) zohľadnenie palív. Z pozícií vyjadrených vo Výbore stálych predstaviteľov vyplynulo, že parametre stanovené predsedníctvom v súvislosti s týmito tromi aspektmi sú vyvážené.
10. V rámci prípravy zasadnutia Rady TTE (doprava), ktoré sa uskutoční 2. júna 2022, Výbor stálych predstaviteľov 20. mája 2022 preskúmal kompromisné znenie predsedníctva pripojené k správe v dokumente ST 8882/22, ktoré sa zameralo na tieto prvky:
 - a) určité vymedzenia pojmov sa doplnili alebo upravili, aby sa zabezpečilo lepšie pochopenie znenia a jeho súvislosť;
 - b) rozsah požiadaviek na pobrežné zásobovanie elektrinou sa zrevidoval s cieľom sústrediť ukladané povinnosti na lode uviazané na nábreží, lepšie regulovať výnimky, zabezpečiť súlad s návrhom AFIR a poskytnúť členským štátom možnosť rozšíriť povinnosti uložené lodiam uviazaným na nábreží aj na lode kotviace v prístavoch mimo nábrežia;
 - c) ustanovenia týkajúce sa úloh pre spoločnosti, overovateľov a orgány verejnej moci, ako aj postupov monitorovania, nahlasovania a overovania boli objasnené a posilnené s cieľom zabezpečiť spoľahlivejší systém správy. Vďaka tomu je práca overovateľov lepšie upravená pravidlami a orgány verejnej moci môžu vykonávať doplnkové kontroly;

- d) boli zrevidované ustanovenia o mechanizmoch flexibility s cieľom vyjasniť ich rozsah pôsobnosti a zabrániť obchádzaniu nariadenia;
- e) hlavné ustanovenia o sankciách a pokutách boli starostlivo upravené, aby sa zabezpečila konzistentnosť a spoľahlivosť systému vykonávania stanoveného v nariadení a rešpektovanie právnych systémov členských štátov. V tejto súvislosti sa ustanovenie v návrhu Komisie o vyčlenení príjmov zo sankcií na Inovačný fond nahradilo systémom pridelovania týchto príjmov členským štátom, pričom sa naďalej uprednostňuje ich využívanie na podporu energetickej transformácie odvetvia námornej dopravy; a
- f) prílohy o metodike výpočtu intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode, o určených emisných faktoroch a o výpočte sankcií sa zjednodušili a čiastočne sa zmenila ich štruktúra, aby sa umožnilo lepšie pochopenie ich vysoko technických aspektov a zlepšil ich súlad so smernicou RED.
11. Týmto kompromisným znením sa zmenil návrh Komisie, pokiaľ ide o väčšinu jeho prvkov, čím sa reaguje na požiadavky a vyjadrenia mnohých delegácií, pričom sa stále zachováva jeho všeobecné smerovanie a jeho úroveň príspevku k cieľu balíka.
12. Niektoré delegácie však na zasadnutí Výboru stálych predstaviteľov 20. mája 2022 stále vyjadrovali obavy v súvislosti s nedostatočným zohľadnením ich miestnych špecifik prostredníctvom výnimiek či riešením špeciálnych prípadov, zatiaľ čo iné delegácie vyjadrili želanie ešte viac stimulovať dopyt po udržateľných palivách, najmä po najekologickejších.
13. Vzhľadom na dôležitosť týchto otázok predsedníctvo predložilo delegáciám návrhy na zmeny s cieľom stabilizovať kompromisné znenie. Väčšina delegácií tieto návrhy na zmeny uvítala, zatiaľ čo iné delegácie vyjadrili obavy v súvislosti s účinnosťou navrhovaných opatrení na stimuláciu dopytu po najekologickejších udržateľných palivách. Niektoré delegácie žiadali viac času na analýzu návrhov na zmeny, a to najmä tých, ktoré sa týkajú možného negatívneho účinku opatrenia na podporu používania palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (RFNBO).

14. Predsedníctvo v nadväznosti na podrobnú diskusiu o informáciách, ktoré poskytli delegácie na zasadnutí Výboru stálych predstaviteľov 20. mája 2022, a s cieľom dosiahnuť všeobecné smerovanie vypracovalo kompromisné znenie uvedené v prílohe k tejto správe. Kompromisné znenie zodpovedá zneniu uvedenému v prílohe k správe ST 8882/22 a bolo aktualizované o zmeny, ktoré vyplynuli zo zasadnutia a boli distribuované na schôdzi Výboru stálych predstaviteľov 20. mája 2022, ako aj o doplňujúce zmeny³ týkajúce sa opravy možného negatívneho účinku opatrenia na podporu používania palív RFNBO.⁴

IV. ZÁVER

12. Vzhľadom na uvedené sa Výbor stálych predstaviteľov vyzýva, aby:
- preskúmal a schválil znenie uvedené v prílohe k tejto poznámke s cieľom dosiahnuť všeobecné smerovanie,
 - odporučil Rade, aby na zasadnutí Rady TTE (doprava) 2. júna 2022 dosiahla všeobecné smerovanie k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES.

³ Navrhuje sa najmä zníženie hodnôt multiplikátora uvedených v prílohe I.

⁴ Kompromisné znenie môže zahŕňať aj opravy technickej povahy alebo formátovacie úpravy.

2021/0210 (COD)

Návrh

NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ)/...

z ...

**o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave
a o zmene smernice 2009/16/ES**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁶,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

- (1) Námorná doprava predstavuje z hľadiska objemu približne 75 % zahraničného obchodu EÚ a 31 % obchodu v rámci EÚ. Zároveň lodná doprava do prístavov alebo z prístavov v Európskom hospodárskom priestore predstavuje približne 11 % všetkých emisií CO₂ v EÚ z dopravy a 3 – 4 % celkových emisií CO₂ v EÚ. V prístavoch členských štátov sa ročne nalodí alebo vylodí 400 miliónov cestujúcich, z toho približne 14 miliónov na výletných lodiach. Námorná doprava je preto základným prvkom dopravného systému Európy a v rámci európskeho hospodárstva zohráva kľúčovú úlohu. Na trhu námornej dopravy v Únii a mimo nej prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky. Stabilita a prosperita trhu námornej dopravy a jeho hospodárskych subjektov sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom námornej dopravy, prístavom a iným aktérom v tomto odvetví vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých príležitostí. Tam, kde dôjde k narušeniam trhu, hrozí, že v prípade prevádzkovateľov lodí alebo prístavov dôjde k znevýhodneniu v porovnaní s konkurentmi v odvetví námornej dopravy alebo v iných odvetviach dopravy. To následne môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia námornej dopravy a dopravnej prepojenosti pre občanov a podniky.
- (2) S cieľom posilniť záväzok Únie v oblasti klímy podľa Parížskej dohody prijatej na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy⁷ (ďalej len „Parížska dohoda“) sa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality (ďalej len „európsky právny predpis v oblasti klímy“)⁸, zameriava na zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a nasmerúva Úniu na cestu k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050. Okrem toho sú potrebné rôzne doplnkové politické nástroje na podnietenie využívania udržateľne vyrábaných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, a to aj v odvetví námornej dopravy. Vývoj potrebných technológií a ich zavádzanie sa musia uskutočniť do roku 2030 s cieľom pripraviť sa na oveľa rýchlejšiu zmenu, ktorá bude nasledovať potom.

⁷ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁸ Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021.

- (3) V súvislosti s prechodom na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá a náhradné zdroje energie je nevyhnutné zabezpečiť riadne fungovanie trhu námornej dopravy EÚ a spravodlivú hospodársku súťaž na tomto trhu v oblasti lodných palív, ktoré predstavujú podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lodí. Rozdiely v požiadavkách na palivá v jednotlivých členských štátoch môžu významne ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lodí a negatívne ovplyvniť hospodársku súťaž na trhu. Vzhľadom na medzinárodnú povahu lodnej dopravy môžu prevádzkovatelia lodí ľahko tankovať v tretích krajinách a prepravovať veľké množstvo paliva. To môže viesť k úniku uhlíka a k škodlivým účinkom na konkurencieschopnosť odvetvia v prípade, že dostupnosť palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námorných prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu nie je sprevádzaná požiadavkami na ich používanie, ktoré sa vzťahujú na všetkých prevádzkovateľov lodí, ktorí prichádzajú do prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov a odchádzajú z nich. V tomto nariadení by sa preto mali stanoviť opatrenia na zabezpečenie toho, aby prienik palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív na trh s lodnými palivami prebiehal na trhu námornej dopravy EÚ za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže.
- (4) Ak má mať toto nariadenie účinok na všetky činnosti v odvetví námornej dopravy, malo by sa vzťahovať na polovicu energie využitej na palube lode vykonávajúcej plavbu, ktorá prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu mimo právomoci členského štátu, na polovicu energie využitej na palube lode, ktorá pri plavbe odchádza z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu a prichádza do prístavu mimo právomoci členského štátu, na všetku energiu využitú na palube lode, ktorá pri plavbe prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu, a na energiu využitú pri kotvení v prístave podliehajúcim právomoci členského štátu. Takýmto uplatňovaním sa zabezpečí účinnosť tohto nariadenia a zvýši sa pozitívny vplyv takéhoto rámca na životné prostredie. Takýto rámec zároveň obmedzuje riziko tzv. evazívnych (vyhýbacích) zastavení v prístave a riziko presunutia presmerovacích činností mimo Únie. S cieľom zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy a zabrániť narušeniu vnútorného trhu by sa na rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov námornej dopravy a pre prístavy, pokiaľ ide o všetky plavby do prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov alebo z takýchto prístavov, ako aj o pobyt lodí v týchto prístavoch, mali vzťahovať ucelené pravidlá uvedené v tomto nariadení.

- (5) Pravidlá stanovené v tomto nariadení by sa mali uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia. V záujme súladu s pravidlami Únie a medzinárodnými pravidlami v oblasti námornej dopravy by sa toto nariadenie malo zamerať na lode s hrubou priestornosťou (GT) nad 5 000 ton a nemalo by sa uplatňovať na vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy, rybárske lode ani lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, ani na štátne lode používané na nekomerčné účely. Hoci uvedené lode s GT nad 5 000 ton predstavujú približne len 55 % všetkých lodí, ktoré zastavujú v prístavoch podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, sú zodpovedné za veľkú väčšinu emisií oxidu uhličitého (CO₂) z odvetvia námornej dopravy. Komisia by mala pravidelne prehodnocovať situáciu a prípadne rozšíriť rozsah pôsobnosti na lode s hrubou priestornosťou nižšou ako 5 000 ton.
- (5a) Členské štáty, ktoré nemajú na svojom území žiadne námorné prístavy a žiadneho akreditovaného overovateľa, pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne lode patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a ktoré nie sú riadiacim štátom v zmysle tohto nariadenia, nebudú musieť prijať v súvislosti s príslušnými požiadavkami v tomto nariadení žiadne opatrenia, pokiaľ sú splnené uvedené podmienky.
- (5b) Vzhľadom na osobitné charakteristiky a obmedzenia najvzdialenejších regiónov Únie, najmä vzhľadom na ich odľahlosť a ostrovný charakter by sa mala venovať osobitná pozornosť zachovaniu ich prístupnosti a účinného prepojenia námornou dopravou. Preto by sa mala zaradiť do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia iba polovica energie využitej pri plavbách z prístavu zastavenia nachádzajúceho sa v najvzdialenejšom regióne alebo pri plavbách do takéhoto prístavu. Z rovnakých dôvodov by sa mali povoliť dočasné výnimky pre plavby medzi prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a iným prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a na energiu využitú počas ich pobytu v prístavoch zastavenia príslušných najvzdialenejších regiónov.
- (5c) S cieľom zohľadniť osobitnú situáciu ostrovných regiónov, ako sa zdôrazňuje v článku 174 zmluvy, a potrebu zachovať prepojenie medzi ostrovmi a okrajovými regiónmi a centrálnymi regiónmi Únie by sa mali povoliť dočasné výnimky pre plavby, ktoré vykonávajú iné osobné lode ako osobné výletné lode medzi prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci toho istého členského štátu nachádzajúcim sa na ostrove, kde býva menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom.

- (5d) Pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme medzi Cyptom a inými členskými štátmi by sa mali povoliť dočasné výnimky. Vskutku viac ako dve desaťročia niet námorného spojenia medzi Cyptom a kontinentálnou Európou. Cieľom pokračujúceho úsilia o zriadenie takéhoto prepojenia v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme je účinne reagovať na naliehavú potrebu poskytovať službu všeobecného záujmu a zabezpečiť prepojenie, ako aj hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť.
- (5e) Vzhľadom na zvýšené náklady na dopravu pre plavidlá, ktoré nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia, by sa mala venovať pozornosť riziku vyhýbania sa ustanoveniam tohto nariadenia a ich obchádzania, najmä pokiaľ ide o segment obchodu prostredníctvom kontajnerových lodí. Zastavenia v prístavoch v blízkosti Únie so zámerom obmedziť náklady na dodržiavanie tohto nariadenia by nielen znížili očakávané environmentálne prínosy a výrazne narušili ciele sledované týmto nariadením, ale mohli by viesť aj k ďalším emisiám v dôsledku vzdialenosti preplávanej s cieľom vyhnúť sa uplatňovaniu tohto nariadenia. Je preto vhodné vylúčiť z vymedzenia pojmu prístav zastavenia určité zastávky v prístavoch mimo Únie. Toto vylúčenie by sa malo zamerať na prístavy v blízkosti Únie, kde je riziko vyhýbania sa ustanoveniam najväčšie. Hranica 300 námorných míľ predstavuje primeranú reakciu na toto riziko a uvádza do rovnováhy dodatočné zaťaženie a riziko vyhýbania sa ustanoveniam tohto nariadenia. Okrem toho by sa vylúčenie z vymedzenia pojmu prístav zastavenia malo zameriavať len na kontajnerové lode a na prístavy, ktorých hlavnou činnosťou je prekládka kontajnerov. V prípade takejto prepravy spočíva riziko vyhýbania sa aj v presune prístavných uzlov do prístavov mimo Únie, čo by ešte zhoršilo dosah takéhoto správania. Z tohto dôvodu a vzhľadom na to, že neexistuje povinný systém IMO pre používanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív pri medzinárodných plavbách na celosvetovej úrovni, ktorý by sa vyznačoval podobnou úrovňou ambícií ako toto nariadenie, by sa zastávky kontajnerových lodí v susednom prístave na prekládku kontajnerov nemali pokladať za zastavenia v prístavoch zastavenia v zmysle tohto nariadenia. S cieľom zabezpečiť pre toto opatrenie proporционаlitu a rovnaké zaobchádzanie by sa mali vziať do úvahy opatrenia v tretích krajinách, ktoré majú rovnocenný účinok ako toto nariadenie.

- (5f) Plavba v podmienkach ľadu a technické vlastnosti lodí zaradených do ľadových tried spôsobujú námornej doprave, najmä v severných oblastiach Baltského mora, dodatočné náklady, ktoré by sa týmto nariadením mohli ďalej zvýšiť. Tieto dodatočné náklady lodí zaradených do ľadových tried, ktoré sú spôsobené plavbou v podmienkach ľadu a ich technickými vlastnosťami, by sa preto mali vyvážiť miernejšími podmienkami, aby sa pre ne vytvorili rovnaké podmienky ako pre ostatné lode. Na tento účel by sa spoločnostiam malo dočasne povoliť uplatňovanie upraveného množstva energie využitej na palube týchto lodí zaradených do ľadových tried. Komisia by mala opätovne posúdiť potrebu a metodiku takéhoto mechanizmu, najmä z hľadiska spoľahlivosti monitorovania údajov potrebných na nahlasovanie vzdialenosti a dodatočnej energie spotrebovanej pri plavbe v podmienkach ľadu, vzhľadom na možné predĺženie platnosti tohto opatrenia.
- (5g) S cieľom vytvoriť jasný a predvídateľný právny rámec a tým podporiť rozvoj trhu a zavádzanie najudržateľnejších a najinovatívnejších palivových technológií s rastovým potenciálom uspokojiť budúce potreby je vzhľadom na významný dekarbonizačný potenciál takýchto palív a vzhľadom na ich odhadované výrobné náklady v krátkodobom a strednodobom horizonte potrebný stimul špeciálne zameraný na palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu. V prípade výroby syntetických palív z elektriny z obnoviteľných zdrojov a z uhlíka zachyteného priamo zo vzduchu možno v porovnaní s fosílnymi palivami dosiahnuť až 100 % úspory emisií. Aj v porovnaní s inými druhmi udržateľných palív majú značné výhody, pokiaľ ide o efektívne využívanie zdrojov (najmä z hľadiska potreby vody) vo výrobnom procese. Ich výrobné náklady sú však v súčasnosti oveľa vyššie ako trhová cena konvenčných palív a predpokladá sa, že sa to v strednodobom horizonte nezmení. Týmto nariadením by sa preto mal zaviesť osobitný a dočasný multiplikátor na podporu zavádzania tejto technológie.
- (6) Subjektom zodpovedným za zabezpečenie dodržiavania tohto nariadenia by mala byť lodná spoločnosť definovaná ako majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku a ktorá prevzatím takejto zodpovednosti súhlasila, že na seba preberá všetky povinnosti a zodpovednosti vyplývajúce z Medzinárodného kódexu pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania, ktoré sa v rámci Únie vykonávajú

nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006⁹. Toto vymedzenie vychádza z vymedzenia pojmu „spoločnosť“ v článku 3 písm. d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757¹⁰ a je v súlade s globálnym systémom zberu údajov, ktorý v roku 2016 zaviedla Medzinárodná námorná organizácia (IMO).

- (6a) Hoci zodpovednosť za plnenie monitorovacích a nahlasovacích povinností podľa tohto nariadenia, ako aj za zaplatenie nápravných sankcií v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ by mala naďalej niesť príslušná spoločnosť, v záujme podpory využívania čistejších palív by mohol byť subjekt zodpovedný za nákup paliva a/alebo prijímanie prevádzkových rozhodnutí, ktoré majú vplyv na intenzitu emisií skleníkových plynov z energie používanej loďou, ten, kto prostredníctvom zmluvných dohôd so spoločnosťou v prípade nedostatku súladu so stanovenými pravidlami refunduje alebo inak kompenzuje spoločnosti náklady na nápravné sankcie vyplývajúce z prevádzky lode. Spoločnosť môže na zmluvnom základe požiadať overovateľa, aby vypočítal výšku sankcií zodpovedajúcich prevádzke lode iným subjektom počas nahlasovaného obdobia. Na účely tohto nariadenia sa prevádzkou lode rozumie určenie prepravovaného nákladu, trasy a rýchlosti lode.
- (7) Vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení si vyžaduje koordinovaný prístup na zosúladenie ponuky, dopytu a poskytovania vhodnej distribučnej infraštruktúry. Hoci súčasný európsky regulačný rámec už čiastočne rieši výrobu palív smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001¹¹ a distribúciu palív smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ¹², zároveň je potrebný aj nástroj, ktorým sa zohľadnia rastúce úrovne dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a po nízkouhlíkových lodných palivách.
- (8) Hoci nástroje ako stanovovanie cien uhlíka alebo ciele týkajúce sa uhlíkovej náročnosti určitej činnosti podporujú zlepšenie energetickej efektívnosti, v krátkodobom a strednodobom horizonte nie sú vhodné na dosiahnutie významného prechodu na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá. Preto je potrebný osobitný regulačný prístup zameraný na zavádzanie lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív a náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia.

⁹ Ú. v. EÚ L 64, 4.3.2006, s. 1.

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. ES L 328, 21.12.2018, s. 82).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (9) Politický zásah na stimulovanie dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a po nízkouhlíkových lodných palivách by mal byť založený na cieľoch a mal by rešpektovať zásadu technologickej neutrality. Preto by sa mali stanoviť limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí bez toho, aby sa predpísalo používanie akéhokoľvek konkrétneho paliva alebo technológie.
- (10) Mal by sa podporovať vývoj a zavádzanie lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív s vysokým potenciálom udržateľnosti a obchodnej vyspelosti a s vysokým potenciálom v oblasti inovácií a rastu na uspokojenie budúcich potrieb. To podporí vytváranie inovatívnych a konkurenčných trhov s palivami a zabezpečí dostatočné dodávky udržateľných lodných palív v krátkodobom a dlhodobom horizonte a prispeje tak k ambíciám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy a zároveň posilní úsilie Únie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Na tento účel by mali byť oprávnené udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v častiach A a B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, ako aj syntetické lodné palivá. Dôležité sú najmä udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, keďže v krátkom čase bude k dispozícii komerčne najvyspelejšia technológia na výrobu týchto lodných palív na účely dekarbonizácie námornej dopravy.
- (11) K nepriamej zmene využívania pôdy dochádza, keď pestovanie plodín na výrobu biopalív, biokvapalín a palív z biomasy vytlačí tradičné pestovanie plodín na potravinárske a krmovinárske účely. Takýto dodatočný dopyt zvyšuje tlak na pôdu a môže viesť k rozšíreniu poľnohospodárskej pôdy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka, ako sú lesy, mokrade a rašeliniská, čím vzniknú dodatočné emisie skleníkových plynov a dôjde k strate biodiverzity. Výskum ukázal, že rozsah tohto vplyvu závisí od rôznych faktorov vrátane typu suroviny použitej na výrobu paliva, úrovne dodatočného dopytu po surovine spôsobeného používaním biopalív, biokvapalín a palív z biomasy a miery ochrany pôdy s vysokými zásobami uhlíka v rôznych častiach sveta. Úroveň emisií skleníkových plynov spôsobených nepriamou zmenou využívania pôdy nemožno jednoznačne určiť s presnosťou požadovanou na stanovenie emisných faktorov vyžadovaných na základe uplatňovania tohto nariadenia. Existujú však dôkazy, že všetky palivá vyrábané zo surovín spôsobujú v rôznej miere nepriamu zmenu využívania pôdy. Okrem emisií skleníkových plynov spojených s nepriamou zmenou využívania pôdy, ktorá dokáže anulovať niektoré alebo všetky úspory emisií skleníkových plynov z jednotlivých biopalív, biokvapalín a palív z biomasy,

predstavuje nepriama zmena využívania pôdy riziko pre biodiverzitu. Toto riziko je osobitne závažné v súvislosti s potenciálne rozsiahlou expanziou výroby spôsobenou výrazným zvýšením dopytu. Preto by sa v rámci tohto nariadenia nemalo podporovať používanie palív na báze potravinárskych a krmovínarských plodín. V smernici (EÚ) 2018/2001 sa už obmedzuje a stanovuje strop pre príspevok takýchto biopalív, biokvapalín a palív z biomasy k cieľom úspor emisií skleníkových plynov v odvetví cestnej a železničnej dopravy vzhľadom na ich menší prínos pre životné prostredie, menší potenciál znižovania emisií skleníkových plynov a väčšie obavy týkajúce sa udržateľnosti.

- (12) V odvetví námornej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovínarských plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných lodných palív má fosílny pôvod. Keďže palivá na báze potravinárskych a krmovínarských plodín nebudú podľa tohto nariadenia oprávnené, zároveň sa minimalizuje akékoľvek riziko spomalenia dekarbonizácie odvetvia dopravy, ku ktorému by inak mohlo dôjsť v dôsledku presunu biopalív na báze plodín z cestnej dopravy do odvetvia námornej dopravy. Takýto posun je nevyhnutné obmedziť na minimum, keďže cestná doprava v súčasnosti zostáva zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy a odvetvie námornej dopravy v súčasnosti používa najmä palivá fosílného pôvodu. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy na báze potravinárskych a krmovínarských plodín podporovaním ich používania podľa tohto nariadenia. Vzhľadom na dodatočné emisie skleníkových plynov a stratu biodiverzity spôsobenú všetkými typmi palív na báze potravinárskych a krmovínarských plodín je preto potrebné, aby sa tieto palivá považovali za palivá s rovnakými emisnými faktormi ako palivá v rámci najmenej priaznivého reťazca.
- (13) Dlhé prípravné obdobia spojené s vývojom a zavádzaním nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu si vyžadujú rýchle opatrenia a vytvorenie jasného a predvídateľného dlhodobého regulačného rámca, ktorý uľahčí plánovanie a investície všetkých zainteresovaných strán. Takýto regulačný rámec uľahčí vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu a podporí investície zainteresovaných strán. V takomto regulačnom rámci by sa mali vymedziť aj limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí do roku 2050. Tieto limity by sa mali časom stať ambicióznejšími, aby zohľadňovali očakávaný technologický vývoj a zvýšenú výrobu lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív.

- (14) V tomto nariadení by sa mala stanoviť metodika a vzorec, ktoré by sa mali používať na výpočet ročnej priemernej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode. Tento vzorec by mal vychádzať zo spotreby paliva nahlásenej loďami a mal by zohľadňovať príslušné emisné faktory spotrebovaných palív. V metodike by sa malo zohľadniť aj využívanie náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia.
- (15) S cieľom poskytnúť ucelenejší obraz o environmentálnych vlastnostiach rôznych zdrojov energie by sa vlastnosti palív z hľadiska skleníkových plynov mali posudzovať na základe metódy od zdroja po súprúd s prihliadnutím na vplyv výroby, prepravy, distribúcie a používania energie na palube. Cieľom je stimulovať technológie a reťazce výroby, ktoré v porovnaní s existujúcimi konvenčnými palivami spôsobujú menšiu uhlíkovú stopu a poskytujú skutočné prínosy.
- (16) Vlastnosti lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív z hľadiska hodnôt vykazovaných od zdroja po súprúd by sa mali stanoviť pomocou určených alebo skutočných a certifikovaných emisných faktorov vzťahujúcich sa na emisie od zdroja po palivový tank a emisie od palivového tanku po súprúd. Emisné faktory od zdroja po palivový tank a emisné faktory CO₂ fosílnych palív od palivového tanku po súprúd by sa však mali určovať len na základe určených emisných faktorov stanovených v tomto nariadení.
- (17) Na podporu využívania zdrojov energie s menšou celkovou uhlíkovou stopou je potrebný komplexný prístup ku všetkým najrelevantnejším emisiám skleníkových plynov (CO₂, CH₄ a N₂O). S cieľom zohľadniť, že metán a oxid dusný môžu spôsobovať globálne otepľovanie, by sa limit stanovený v tomto nariadení mal vyjadriť ako „ekvivalent CO₂“.

- (18) Využívanie obnoviteľných zdrojov energie a alternatívneho pohonu, ako je veterná a slnečná energia, výrazne znižuje intenzitu skleníkových plynov celkového využitia energie lodí. Ťažkosti s presným meraním a kvantifikáciou týchto zdrojov energie (prerušovaný charakter využívania energie, priamy prenos energie použitej na pohon atď.) by nemali brániť ich uznaniu v celkovej spotrebe energie lodí prostredníctvom aproximácie ich príspevku k energetickej bilancii lode.
- (19) Znečistenie ovzdušia spôsobené loďami (oxidy síry, oxidy dusíka a tuhé častice) v prístavoch je veľkým problémom pre pobrežné oblasti a prístavné mestá. Preto by sa mali uložiť osobitné a prísne povinnosti na zníženie emisií z lodí uviazaných na nábreží, ktoré používajú svoje motory na výrobu elektriny.
- (20) Využívanie pobrežného zásobovania elektrinou (on-shore power supply – OPS) znižuje znečistenie ovzdušia spôsobené loďami, ako aj množstvo emisií skleníkových plynov produkovaných námornou dopravou. Vzhľadom na rastúci podiel obnoviteľných zdrojov energie v energetickom mixe EÚ predstavuje OPS čoraz čistejší zdroj energie dostupný lodiam. Keďže smernica 2014/94/EÚ sa vzťahuje len na poskytovanie miest pripojenia na OPS, dopyt po tejto technológii a v dôsledku toho jej zavádzanie zostávajú obmedzené. Preto by sa mali stanoviť osobitné pravidlá, ktorými sa nariaďuje používanie OPS v prípade kontajnerových lodí a osobných lodí, keďže ide o kategórie lodí, ktoré podľa údajov zhromaždených v rámci nariadenia (EÚ) 2015/757 v roku 2018 produkujú počas uviazania na nábreží najvyššie množstvo emisií.
- (21) Okrem OPS môžu v prístavoch ponúknuť rovnocenné environmentálne výhody aj iné technológie. Ak sa preukáže, že používanie alternatívnej technológie je rovnocenné s využívaním OPS, loď by mala byť oslobodená od povinnosti používať OPS.

- (22) V prípade lodí kotviacich mimo nábrežia sa testovali rôzne projekty a riešenia OPS, ale v súčasnosti nie je k dispozícii žiadne vyspelé a rozšíriteľné technické riešenie. Z tohto dôvodu by sa povinnosť používať OPS mala v prvom rade obmedziť na lode uviazané na nábreží. Komisia by však mala pravidelne prehodnocovať situáciu s cieľom rozšíriť túto povinnosť aj na lode kotviace mimo nábrežia, keď budú príslušné technológie dostatočne vyspelé. Dovtedy by členské štáty mali mať možnosť uložiť takúto povinnosť lodiam kotviacim mimo nábrežia, napríklad v prístavoch, ktoré sú už vybavené takouto technológiou alebo sa nachádzajú v oblastiach, kde by sa malo zabrániť akémukoľvek znečisťovaniu.
- (23) Výnimky z povinnosti používať OPS by sa mali stanoviť aj z viacerých objektívnych dôvodov, ktoré podliehajú overeniu zo strany príslušného orgánu členského štátu prístavu zastavenia alebo akéhokoľvek riadne oprávneného subjektu, v prípade potreby po konzultácii s riadiacim orgánom prístavu, a mali by byť obmedzené na neplánované a nesystematické zastavenia v prístavoch z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori, na krátkodobé pobyty lodí uviazaných na nábreží kratšie ako dve hodiny, keďže ide o minimálny čas potrebný na pripojenie, na prípady nedostupnosti alebo nekompatibility OPS, na prípady využívania energie vyrobenej na palube v núdzových situáciách a na prípady údržby a funkčných skúšok.
- (24) Udeľovanie výnimiek v prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS by sa malo obmedziť, aby sa poskytli potrebné stimuly pre tieto investície a aby sa zabránilo nekalej hospodárskej súťaži. Preto, hoci by sa mali umožniť určité výnimky, napríklad keď dôjde príležitostne na poslednú chvíľu k zmene plánov zastavenia v prístavoch a v prípade zastavení v prístavoch s nekompatibilným vybavením, tieto výnimky by sa mali obmedziť v prístavoch, na ktoré sa vzťahuje povinnosť ponúkať pripojenie na OPS v rámci uplatňovania nariadenia AFIR¹³. Prevádzkovatelia lodí by si preto mali starostlivo plánovať svoje zastavenia v prístavoch, aby mohli vykonávať svoje činnosti bez vypúšťania látok znečisťujúcich ovzdušie a skleníkových plynov, keď sú lode uviazané na nábreží, a bez ohrozovania životného prostredia v pobrežných oblastiach a v prístavných mestách.

¹³ Presný názov sa doplní neskôr.

- (24b) Vzhľadom na pozitívne účinky využívania OPS na miestne znečistenie ovzdušia a na potrebu stimulovať rozšírenie tejto technológie v krátkodobom horizonte by sa uhlíková náročnosť výroby elektriny dodávanej v kotvisku mala započítavať na nulovej úrovni. Komisia by mala v neskoršej fáze zaviesť možnosť zohľadniť emisie skleníkových plynov súvisiace s elektrinou dodávanou prostredníctvom OPS.
- (25) Týmto nariadením by sa mal zaviesť spoľahlivý systém monitorovania, nahlasovania a overovania s cieľom sledovať dodržiavanie jeho ustanovení. Takýto systém by sa mal uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode a mal by vyžadovať overenie treťou stranou, aby sa zabezpečila presnosť údajov predložených v rámci tohto systému. S cieľom uľahčiť dosiahnutie cieľa tohto nariadenia by sa všetky údaje, ktoré už boli nahlásené na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, mali v prípade potreby použiť na overenie súladu s týmto nariadením s cieľom obmedziť administratívne zaťaženie spoločností, overovateľov a príslušných orgánov.
- (26) Spoločnosti by mali byť zodpovedné za monitorovanie a nahlasovanie množstva a druhu energie využitej na palube lodí pri navigácii a v kotvisku, ako aj ďalších relevantných informácií, ako sú informácie o type motora na palube alebo o prítomnosti technológií využívajúcich veternú energiu, s cieľom preukázať dodržiavanie limitu intenzity skleníkových plynov z energie spotrebovanej na palube lode stanoveného v tomto nariadení. Na uľahčenie plnenia týchto povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania a procesu overovania overovateľmi, podobne ako v prípade nariadenia (EÚ) 2015/757, by spoločnosti mali zdokumentovať plánovanú metódu monitorovania a poskytnúť ďalšie podrobnosti o uplatňovaní pravidiel tohto nariadenia v pláne monitorovania. Plán monitorovania, ako aj jeho prípadné následné úpravy by sa mali predložiť overovateľovi, ktorý ich posúdi.

- (26b) S cieľom obmedziť administratívnu záťaž by sa mal na účely vykonávania európskych predpisov o znižovaní emisií skleníkových plynov z lodnej dopravy v rámci možností zaviesť jednotný systém monitorovania, nahlasovania a overovania pre lodné spoločnosti. Na tento účel by Komisia mala krátko po uverejnení tohto nariadenia preskúmať konzistentnosť a možnú duplicitu medzi týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2015/757 a vo vhodných prípadoch pripraviť legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia alebo nariadenia (EÚ) 2015/757.
- (27) Certifikácia palív je nevyhnutná na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia a zaručenie environmentálnej integrity palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, ktoré sa majú zaviesť v odvetví námornej dopravy. Takáto certifikácia by sa mala vykonávať prostredníctvom transparentného a nediskriminačného postupu. S cieľom uľahčiť certifikáciu a obmedziť administratívnu záťaž by certifikácia biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu v zmysle smernice (EÚ) 2018/2001 mala vychádzať z pravidiel stanovených v uvedenej smernici. Tento prístup k certifikácii by sa mal uplatňovať aj na palivá natankované mimo Únie, ktoré by sa mali považovať za dovážané palivá, podobne ako v smernici (EÚ) 2018/2001. Ak majú spoločnosti v úmysle odchyliť sa od určených hodnôt stanovených v uvedenej smernici alebo v tomto novom rámci, malo by sa tak stať len vtedy, keď hodnoty možno certifikovať jednou z dobrovoľných schém uznanou podľa smernice (EÚ) 2018/2001 (v prípade hodnôt od zdroja po palivový tank) alebo laboratórnym testovaním alebo priamymi meraniami emisií (od palivového tanku po súprúd).
- (28) Overovacie činnosti vykonávajú overovatelia. Aby sa zabezpečila nestrannosť, overovateľmi by mali byť nezávislé a kompetentné právne subjekty, ktoré by mali byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008¹⁴. Overovatelia by mali mať k dispozícii prostriedky a personál zodpovedajúce veľkosti flotily, v súvislosti s ktorou vykonávajú overovacie činnosti podľa tohto nariadenia. Overovaním by sa mala zabezpečiť presnosť a úplnosť monitorovania a nahlasovania zo strany spoločností a dodržiavanie tohto nariadenia.

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (29) Na základe údajov a informácií, ktoré monitorujú a nahlasujú spoločnosti, by overovatelia mali vypočítať a stanoviť priemernú ročnú intenzitu skleníkových plynov z energie využitej na palube lode a bilanciu súladu lode pri zohľadnení limitu vrátane akéhokoľvek nadbytku alebo nedostatku súladu, ako aj dodržiavanie povinnosti používať OPS. Overovateľ by mal tieto informácie oznámiť príslušnej spoločnosti. Ak je overovateľ tým istým subjektom ako overovateľ na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, takéto oznámenie by sa mohlo vykonať spolu so správou o overení podľa uvedeného nariadenia.
- (30) Komisia by mala zriadiť a zabezpečiť fungovanie elektronickej databázy FuelEU, v ktorej sa zaznamenávajú hodnoty výkonnosti každej lode a vďaka ktorej sa zabezpečuje jej súlad s týmto nariadením. Táto databáza by sa mala používať na všetky najdôležitejšie opatrenia potrebné na splnenie povinností stanovených v tomto nariadení. S cieľom uľahčiť nahlasovanie a obmedziť administratívnu záťaž pre spoločnosti, overovateľov a iných používateľov by táto elektronickej databáza mala vychádzať z existujúceho modulu THETIS-MRV alebo by mala byť v rámci možností vyvinutá ako jeho modernizovaná verzia. Táto elektronickej databáza by mala takisto umožňovať opätovné použitie informácií a údajov zhromaždených na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.
- (31) Súlad s týmto nariadením by závisel od prvkov, ktoré by mohli byť mimo kontroly spoločnosti, ako sú otázky týkajúce sa dostupnosti paliva alebo kvality paliva. Spoločnostiam by sa preto mala umožniť flexibilita pri presúvaní nadbytku súladu z jedného roka do druhého alebo, v rámci určitých obmedzení, pri požičiavaní preddavku na nadbytok súladu z nasledujúceho roka. Používanie OPS v kotviskách, čo má veľký význam pre miestnu kvalitu ovzdušia v prístavných mestách a pobrežných oblastiach, by nemalo podliehať oprávneniu na podobné ustanovenia o flexibilita.
- (32) S cieľom vyhnúť sa odkázanosti na určitú technológiu a pokračovať v podpore zavádzania najvýkonnejších riešení by spoločnosti mali mať možnosť združovať výkonnosť rôznych lodí. Na tento účel by sa možná nadmerná výkonnosť jednej lode mohla použiť na kompenzáciu nedostatočnej výkonnosti iných lodí za predpokladu, že celková združená bilancia súladu je kladná. Vytvára sa tým možnosť odmeňovať nadmerné dodržiavanie súladu a stimulovať investície do vyspelejších technológií. Možnosť rozhodnúť sa pre združené dosahovanie súladu by mala zostať dobrovoľná a mala by podliehať súhlasu dotknutých spoločností.

- (33) Lode by mali mať v držbe dokument o súlade (ďalej len „dokument FuelEU o súlade“), ktorý vydáva overovateľ alebo v príslušných prípadoch príslušný orgán riadiaceho štátu v súlade s postupmi stanovenými v tomto nariadení, ako dôkaz o súlade s limitmi intenzity skleníkových plynov z energie používanej na palube lode a s povinnosťou používať OPS. Overovatelia alebo v uplatniteľných prípadoch príslušný orgán riadiaceho štátu by mali vydanie dokumentu FuelEU o súlade zaznamenať do databázy FuelEU.
- (34) Pre každé zastavenie v prístave v Únii by overovatelia mali určiť počet nesúladných zastavení v prístave, a to podľa súboru jasných a objektívnych kritérií, pričom by mali zohľadniť všetky relevantné informácie vrátane času pobytu, množstva každého typu spotrebovanej energie a uplatňovania akýchkoľvek podmienok vylúčenia. Spoločnosti by mali tieto informácie sprístupniť overovateľom na účely stanovenia súladu.
- (35) Bez toho, aby bola dotknutá možnosť dosahovať súlad prostredníctvom ustanovení o flexibilita a združovaní, lode, ktoré nespĺňajú limity priemernej ročnej intenzity emisií skleníkových plynov z energie používanej na palube, by mali podliehať nápravnej sankcii, ktorá má odrádzajúci účinok, je primeraná rozsahu nesúladu a odstraňuje akúkoľvek hospodársku výhodu nesúladu, čím sa zachovávajú rovnaké podmienky v tomto odvetví. Táto nápravná sankcia by mala byť založená na množstve a cene paliva z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkového paliva, ktoré mali lode použiť na splnenie požiadaviek tohto nariadenia.
- (36) Nápravná sankcia by sa mala uložiť aj za každé nesúladné zastavenie v prístave. Táto nápravná sankcia by mala byť primeraná nákladom na používanie elektriny na dostatočnej úrovni, mala by odrádzať od využívania zdrojov energie, ktoré viac znečisťujú životné prostredie, a mala by sa rovnať pevnej sume v EUR vynásobenej stanovenou celkovou spotrebou elektriny danej kotviacej lode a celkovým zaokrúhleným počtom hodín strávených kotvením v rozpore s požiadavkami na používanie OPS. Vzhľadom na nedostatok presných údajov o nákladoch na poskytovanie OPS v Únii by táto sadzba mala vychádzať z priemernej ceny elektriny v EÚ pre spotrebiteľov iných ako domácnosti vynásobenej koeficientom dvoch, aby sa zohľadnili iné poplatky súvisiace s poskytovaním služby, okrem iného aj náklady na pripojenie a prvky návratnosti investícií.

- (37) Príjmy z platieb nápravných sankcií, ktoré vyberú riadiace štáty, by sa mali použiť na podporu distribúcie a používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy a na pomoc prevádzkovateľom námornej dopravy pri plnení ich cieľov v oblasti klímy a životného prostredia.
- (38) Presadzovanie záväzkov súvisiacich s týmto nariadením by malo byť založené na existujúcich nástrojoch vrátane nástrojov zavedených na základe smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES¹⁵ a 2009/21/ES¹⁶. Okrem toho by členské štáty mali stanoviť pravidlá týkajúce sa účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií uplatniteľných v prípade porušenia tohto nariadenia. S cieľom zabrániť neprimeraným alebo dvojitým sankciám za tie isté porušenia by tieto sankcie nemali duplikovať nápravné sankcie uplatňované v prípade, že loď vykazuje nedostatok súladu so stanovenými pravidlami alebo uskutočnila nesúladné zastavenia v prístave. Dokument potvrdzujúci súlad lode s požiadavkami tohto nariadenia by sa mal pridať do zoznamu osvedčení a dokumentov uvedených v prílohe IV k smernici 2009/16/ES.
- (38a) S cieľom znížiť administratívnu záťaž lodných spoločností by za dohľad nad presadzovaním tohto nariadenia mal zodpovedať jeden členský štát za každú lodnú spoločnosť. Na určenie riadiaceho štátu v súvislosti s každou lodnou spoločnosťou by sa mali použiť ustanovenia smernice o ETS¹⁷. Riadiaci štát by mal mať možnosť vykonávať dodatočné kontroly súladu konkrétnej lode s týmto nariadením počas dvoch predchádzajúcich nahlasovaných období a mal by tiež zabezpečiť, aby sa včas zaplatili nápravné sankcie.

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132).

¹⁷ Presný názov sa doplní neskôr.

- (39) Vzhľadom na význam dôsledkov, ktoré môžu mať opatrenia prijaté overovateľmi podľa tohto nariadenia pre dotknuté spoločnosti, najmä pokiaľ ide o určenie nesúladných zastavení v prístave, výpočet výšky nápravných sankcií a odmietnutie vydania dokumentu FuelEU v súlade, by tieto spoločnosti mali byť oprávnené požiadať príslušný orgán členského štátu, v ktorom bol overovateľ akreditovaný, o preskúmanie takýchto opatrení. Vzhľadom na právo na účinný prostriedok nápravy zakotvené v článku 47 Charty základných práv Európskej únie by rozhodnutia prijaté príslušnými orgánmi podľa tohto nariadenia mali podliehať preskúmaniu súdom členského štátu tohto príslušného orgánu vykonávanému v súlade s jeho vnútroštátnym právom.
- (40) S cieľom zachovať rovnaké podmienky prostredníctvom účinného fungovania tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu zoznamu emisných faktorov od zdroja po súprúd, stanovenie pravidiel vykonávania laboratórných skúšok a priamych meraní emisií alebo odkazovania na príslušné skúšobné normy ISO v prípade, že sa takéto normy vypracovali, úpravu faktora nápravných sankcií na základe vývoja nákladov na energiu a o zmenu hodnoty číselného faktora nápravnej sankcie na základe indexácie priemerných nákladov na elektrinu v Únii. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹⁸. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹⁸ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (41) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁹. Keď Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje zoznam a akceptačné kritériá technológií a spôsobu ich prevádzky, aby mohli byť považované za technológie s nulovými emisiami, vzory štandardizovaných plánov monitorovania vrátane technických pravidiel ich jednotného uplatňovania, ďalšie špecifikácie pravidiel overovacích činností, ďalšie metódy a kritériá akreditácie overovateľov, pravidlá prístupových práv k databáze FuelEU a jej funkčné a technické špecifikácie a spôsoby platby nápravných sankcií, mala by zohľadniť možnosť opätovného použitia informácií a údajov zhromaždených na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.
- (42) Vzhľadom na medzinárodný rozmer odvetvia námornej dopravy je vhodnejší globálny prístup k obmedzeniu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí, pretože by sa mohol považovať za účinnejší vzhľadom na jeho širší rozsah pôsobnosti. V tejto súvislosti a s cieľom zjednodušiť prípravu medzinárodných pravidiel v rámci IMO by Komisia mala IMO a ďalším relevantným medzinárodným orgánom sprístupniť relevantné informácie o vykonávaní tohto nariadenia, pričom organizácii IMO by sa mali predkladať relevantné dokumenty. Ak sa dosiahne dohoda o globálnom prístupe v záležitostiach, ktoré sú relevantné pre toto nariadenie, Komisia by mala preskúmať toto nariadenie s cieľom zosúladiť ho tam, kde je to vhodné, s medzinárodnými pravidlami.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

(43) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zabezpečiť, aby lode, ktoré prichádzajú do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu, nachádzajú sa v takýchto prístavoch alebo z nich odchádzajú, využívali v celej Únii palivá z obnoviteľných zdrojov, nízkouhlíkové palivá a náhradné zdroje energie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov bez toho, aby hrozilo vytvorenie prekážok na vnútornom trhu a narušenie hospodárskej súťaže medzi prístavmi a medzi prevádzkovateľmi námornej dopravy, ale možno ho lepšie dosiahnuť zavedením jednotných pravidiel na úrovni Únie, ktoré vytvárajú pre prevádzkovateľov námornej dopravy hospodárske stimuly, aby pokračovali v plynulej prevádzke a zároveň plnili povinnosti týkajúce sa využívania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Cieľ a účel

Týmto nariadením sa stanovujú jednotné pravidlá, ktorými sa zavádza:

- a) limit intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode, ktorá prichádza do prístavov, zostáva v prístavoch alebo odchádza z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu, a
- b) povinnosť využívať pobrežné zásobovanie elektrinou alebo technológiu s nulovými emisiami v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu

s cieľom zvýšiť konzistentné využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a náhradných zdrojov energie v námornej doprave v celej Únii a zároveň zabezpečiť jej hladké fungovanie a zabrániť narušeniam vnútorného trhu.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, ktoré slúžia na prepravu cestujúcich alebo nákladu na komerčné účely, bez ohľadu na ich vlajku, pokiaľ ide o:

- a) energiu využitú počas pobytu v prístave zastavenia podliehajúcemu právomoci členského štátu;
- b) všetku energiu využitú pri plavbách z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu bez toho, aby tým bol dotknutý odsek 1 písm. ba);
- ba) polovicu energie využitej pri plavbách z prístavu zastavenia nachádzajúceho sa v najvzdialenejšom regióne a podliehajúceho právomoci členského štátu alebo pri plavbách do takéhoto prístavu;

- c) polovicu energie využitej pri plavbách z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu alebo pri plavbách do takéhoto prístavu, ak posledný alebo nasledujúci prístav zastavenia podlieha právomoci tretej krajiny.

Susedné prístavy na prekládku kontajnerov, ktoré sú vyňaté z vymedzenia prístavov zastavenia pre kontajnerové lode, ako sa uvádza v článku 3 písm. i), sú vymedzené v súlade s týmto odsekom. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty v súlade s článkom 27 ods. 3 s cieľom stanoviť zoznam susedných prístavov na prekládku kontajnerov. Prvý zoznam sa vypracuje pred 31. decembrom 2025, a potom sa aktualizuje pred 31. decembrom každého nasledujúceho [druhého] roka. V uvedených vykonávacích aktoch sa uvedie zoznam susedných prístavov na prekládku kontajnerov, ktoré sa nachádzajú mimo Únie, ale sú vzdialené menej ako 300 námorných míľ od územia Únie, ak podiel prekládky kontajnerov meraný v jednotkách zodpovedajúcich kontajneru s dĺžkou 20 stôp presahuje 65 % celkového objemu kontajnerovej dopravy v danom prístave v poslednom dvanásťmesačnom období, za ktoré sú k dispozícii príslušné údaje. Na účely tohto odseku sa kontajnery považujú za prekladané, ak sa vykladajú z lode do prístavu výlučne na účely ich naloženia na inú loď. V uvedenom zozname nie sú zahrnuté prístavy nachádzajúce sa v tretej krajine, ktorá uplatňuje opatrenia účinne a s úrovňou ambícií rovnocennou a porovnateľnou s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení.

1a. Členské štáty môžu najneskôr do 31. decembra 2029 oslobodiť osobitné trasy a prístavy od uplatňovania odseku 1 písm. a) a b), pokiaľ ide o energiu využitú pri plavbách, ktoré vykonávajú iné osobné lode ako osobné výletné lode medzi prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci toho istého členského štátu nachádzajúcim sa na ostrove, kde býva menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom, a pokiaľ ide o energiu využitú počas ich pobytu v prístave zastavenia na príslušnom ostrove. Členské štáty tieto výnimky predtým, ako nadobudnú účinnosť, oznámia Komisii, ktorá ich uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

1b. Členské štáty môžu najneskôr do 31. decembra 2029 oslobodiť osobitné trasy a prístavy od uplatňovania odseku 1 písm. a) a b), pokiaľ ide o energiu využitú pri plavbách medzi prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a iným prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a o energiu využitú počas ich pobytu v prístavoch zastavenia príslušných najvzdialenejších regiónov. Členské štáty tieto výnimky predtým, ako nadobudnú účinnosť, oznámia Komisii, ktorá ich uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

1c. Odchylné od uvedeného sa toto nariadenie do 31. decembra 2029 neuplatňuje na osobné lode vykonávajúce plavby medzi Cyprom a inými členskými štátmi, na ktoré sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme.

2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy, rybárske lode ani lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, ani štátne lode používané na nekomerčné účely.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „emisie skleníkových plynov“ sú uvoľňovanie oxidu uhličitého (CO₂), metánu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do atmosféry;
- b) „biopalivo“ je biopalivo v zmysle článku 2 bodu 33 smernice (EÚ) 2018/2001;
- c) „bioplyn“ je bioplyn v zmysle článku 2 bodu 28 smernice (EÚ) 2018/2001;
- d) „fosílna palivá vyrobené z odpadu“ sú fosílna palivá vyrobené z odpadu v zmysle článku 2 bodu 35 smernice (EÚ) 2018/2001;
- dd) „plavba v podmienkach ľadu“ je plavba lode, ktorá patrí do ľadovej triedy, v morskej oblasti v rámci hranice ľadu;
- e) „palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu“ sú palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle článku 2 bodu 36 smernice (EÚ) 2018/2001;
- ee) „hranica ľadu“ je vymedzená v bode 4.4 nomenklatúry WMO týkajúcej sa morského ľadu (*Sea-Ice Nomenclature*) z marca 2014 ako hranica v ktoromkoľvek danom čase medzi otvoreným morom a morským ľadom akéhokoľvek druhu, pevným alebo plávajúcim;
- f) „potravinárske a krmovínárske plodiny“ sú potravinárske a krmovínárske plodiny v zmysle článku 2 bodu 40 smernice (EÚ) 2018/2001;
- g) „technológia s nulovými emisiami“ je technológia, pri ktorej používaní na účely poskytovania energie lode neuvolňujú do atmosféry tieto skleníkové plyny a látky

znečisťujúce ovzdušie: oxid uhličitý (CO₂), metán (CH₄), oxid dusný (N₂O), oxidy síry (SO_x), oxidy dusíka (NO_x) a tuhé častice (PM);

- h) „náhradné zdroje energie“ sú veterná alebo slnečná energia z obnoviteľných zdrojov vyrábaná na palube alebo elektrina dodávaná z pobrežného zásobovania elektrickou energiou;
- i) „prístav zastavenia“ je prístav, v ktorom sa loď zastaví na nakládku alebo vykládku nákladu alebo na nalodenie alebo vylodenie cestujúcich, pričom sú z toho vylúčené tieto zastávky: zastávky výlučne na účely čerpania paliva, získania zásob, odpočinku posádky, zastavení v suchom doku alebo na účely opravenia lode a/alebo jej vybavenia, zastávky v prístave, pretože loď potrebuje pomoc alebo je v núdzovej situácii, transfery z lode na loď vykonávané mimo prístavov, zastávky výlučne na účely získania prístrešia pred nepriaznivým počasím alebo nevyhnutné pri pátracích a záchranných činnostiach a zastávky kontajnerových lodí v susednom prístave na prekládku kontajnerov;
- j) „plavba“ je plavba v zmysle článku 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2015/757;
- j2) „najvzdialenejší región“ je zámorské územie uvedené v článku 349 ZFEÚ;
- k) „spoločnosť“ je spoločnosť v zmysle článku 3 písm. d) nariadenia (EÚ) 2015/757;
- l) „hrubá priestornosť“ (GT) je hrubá priestornosť v zmysle článku 3 písm. e) nariadenia (EÚ) 2015/757;
- m) „kotviaca loď“ je loď v kotvisku v zmysle článku 3 písm. n) nariadenia (EÚ) 2015/757;
- m2) „loď kotviaca mimo nábrežia“ je kotviaca loď, ktorá nie je uviazaná na nábreží;
- n) „využívanie energie na palube“ je množstvo energie vyjadrené v megajouloch (MJ), ktoré loď používa na pohon a na prevádzku akéhokoľvek palubného zariadenia na mori alebo v kotvisku;
- o) „intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube“ je množstvo emisií skleníkových plynov, vyjadrené v gramoch ekvivalentu CO₂ stanovené na základe metódy od zdroja po súprúd na MJ energie spotrebovanej na palube;

- p) „od zdroja po súprúd“ je metóda výpočtu emisií, ktorá zohľadňuje vplyv skleníkových plynov z výroby, prepravy, distribúcie a spotreby energie na palube, a to aj počas spaľovania;
- q) „emisný faktor“ je priemerná miera emisií skleníkových plynov súvisiaca s údajmi zo zdroja prúdenia o činnosti za predpokladu, že pri spaľovaní dochádza k úplnej oxidácii a pri všetkých ostatných chemických reakciách k úplnej premene;
- r) „pobrežné zásobovanie elektrinou“ je systém na dodávanie elektriny kotviacim lodiam, pri nízkom alebo vysokom napätí, vo forme striedavého alebo jednosmerného prúdu vrátane lodných a pobrežných zariadení, pripojený priamo k hlavnému rozvodnému panelu lode na účely napájania hotela, prevádzkovej záťaže alebo nabíjania sekundárnych batérií;
- r2) „spotreba elektriny počas kotvenia“ je spotreba elektriny kotviacej lode na účely uspokojenia všetkých energetických potrieb na základe elektriny na palube;
- r3) „stanovená celková spotreba elektriny kotviacej lode“ je najvyššia hodnota celkovej spotreby elektriny kotviacej lode vrátane záťaže súvisiacej s hotelovými službami a manipuláciou s nákladom, vyjadrená v kilowattoch;
- s) „overovateľ“ je právnická osoba vykonávajúca overovacie činnosti, ktorá je akreditovaná vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 a tohto nariadenia;
- u) „dokument FuelEU o súlade“ je dokument určený pre konkrétnu loď, ktorý spoločnosť vydáva overovateľ a v ktorom sa potvrdzuje, že daná loď bola počas určeného nahlasovaného obdobia v súlade s týmto nariadením;

- v) „osobná loď“ je loď v zmysle článku 2 písm. i) smernice (EÚ) 2016/802;
- v2) „osobná výletná loď“ je osobná loď, ktorá nemá nákladnú palubu a je určená výlučne na komerčnú prepravu cestujúcich v ubytovacích zariadeniach počas plavby na mori;
- w) „kontajnerová loď“ je loď určená výhradne na prepravu kontajnerov v ložnom priestore a na palube;
- x) „nesúladne zastavenie v prístave“ je zastavenie v prístave, počas ktorého loď nespĺňa požiadavku uvedenú v článku 5 ods. 1 a počas ktorého sa neuplatňuje žiadna z výnimiek stanovených v článku 5 ods. 3;
- y) „najmenej priaznivý reťazec“ je reťazec výroby, ktorý sa použil v prípade akéhokoľvek daného paliva a ktorý má najvyššiu uhlíkovú náročnosť;
- z) „ekvivalent CO₂“ je metrický systém používaný na výpočet emisií CO₂, CH₄ a N₂O na základe ich potenciálu globálneho otepľovania tak, že sa množstvá CH₄ a N₂O prepočítajú na ekvivalentné množstvo oxidu uhličitého s rovnakým potenciálom globálneho otepľovania;
- aa) „bilancia súladu“ je miera nadmerného alebo nedostatočného splnenia požiadaviek na súlad lode, pokiaľ ide o limity priemernej ročnej intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode, ktorá sa vypočíta v súlade s časťou A prílohy III;
- bb) „nadbytok súladu“ je bilancia súladu s kladnou hodnotou;
- cc) „nedostatok súladu“ je bilancia súladu so zápornou hodnotou;
- dd) „celková združená bilancia súladu“ je súčet bilancií súladu všetkých združených lodí;
- ee) „riadiaci orgán prístavu“ je akýkoľvek verejný alebo súkromný orgán vymedzený v článku 2 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352²⁰;

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1).

- ff) „riadiaci štát“ je riadiaci členský štát v súvislosti s lodnou spoločnosťou v zmysle článku 3 písm. w) a článku 3gd smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES bez toho, aby bol dotknutý výber príslušných orgánov zodpovedných v rámci daného členského štátu²¹;
- gg) „rok nahlasovania“ je obdobie jedného roka od 1. januára do 31. decembra, v ktorom sa má predložiť správa uvedená v článku 14;
- hh) „nahlasované obdobie“ je obdobie od 1. januára do 31. decembra roku, ktorý predchádza roku nahlasovania.

²¹ Toto ustanovenie by sa mohlo ďalej zosúladiť, keď bude známy výsledok rokovaní o revízii smernice 2003/87/ES.

KAPITOLA II

POŽIADAVKY NA ENERGIU VYUŽÍVANÚ NA PALUBE LODÍ

Článok 4

Limit intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode

1. Ročná priemerná intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode počas nahlasovaného obdobia nesmie prekročiť limit stanovený v odseku 2.
2. Limit uvedený v odseku 1 sa vypočíta znížením referenčnej hodnoty [X gramov ekvivalentu CO₂ na MJ]* o tento percentuálny podiel:

²² 2 % od 1. januára 2025,

6 % od 1. januára 2030,

13 % od 1. januára 2035,

26 % od 1. januára 2040,

59 % od 1. januára 2045,

75 % od 1. januára 2050.

[Hviezdička: Referenčná hodnota, ktorá sa vypočíta v neskoršej fáze legislatívneho postupu, zodpovedá priemernej intenzite skleníkových plynov flotily z energie využívanej na palube lodí v roku 2020 stanovenej na základe údajov monitorovaných a nahlásených v rámci nariadenia (EÚ) 2015/757 a s použitím metodiky a určených hodnôt stanovených v prílohách I a II k tomuto nariadeniu.]

²² Upozorňujeme, že všetky znaky „mínus“ boli vypustené.

3. Intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode sa vypočíta ako množstvo emisií skleníkových plynov na jednotku energie podľa metodiky uvedenej v prílohe I.
4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy II s cieľom zahrnúť do nej faktory emisií od zdroja po súprúd súvisiace s akýmikoľvek novými zdrojmi energie alebo upraviť existujúce emisné faktory s cieľom zabezpečiť súlad s budúcimi medzinárodnými normami alebo právnymi predpismi Únie v oblasti energetiky.

Článok 5

Dodatočné požiadavky na nulové emisie v prípade energie využitej v kotvisku

1. Od 1. januára 2030 sa loď uviazaná na nábreží v prístave zastavenia podliehajúcim právomoci členského štátu pripojí k pobrežnému zásobovaniu elektrinou a používa ho na pokrytie svojej spotreby elektriny počas kotvenia.
2. Odsek 1 sa uplatňuje na:
 - a) kontajnerové lode;
 - b) osobné lode.

3. Odsek 1 sa neuplatňuje na lode:

- a) ktoré sú uviazané na nábreží menej ako dve hodiny, pričom tento čas sa počíta na základe hodiny odchodu a príchodu, ktoré sa monitorujú a zaznamenávajú v súlade s článkom 14;
- b) ktoré sú uviazané na nábreží a používajú na účely svojej spotreby elektriny počas kotvenia technológie s nulovými emisiami;
- c) ktoré musia uskutočniť neplánované a nesystematické zastavenie v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori v dôsledku nepredvídaných okolností, ktoré sú mimo kontroly lode;
- d) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrinou z dôvodu nedostupných miest pripojenia v prístave;
- da) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrinou, pretože by nastal výnimočný prípad ohrozenia stability elektrizačnej sústavy, keďže na uspokojenie spotreby elektriny týchto lodí počas kotvenia nie je dost' dostupnej pobrežnej energie;
- e) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrinou, pretože pobrežné zariadenie v prístave nie je kompatibilné s palubným elektrickým zariadením, pod podmienkou, že zariadenie na palube lode pre pobrežné pripojenie je certifikované v súlade s normami uvedenými v prílohe II k AFIR²³ pre pobrežné pripojovacie systémy námorných lodí;
- f) ktoré si počas obmedzeného časového obdobia vyžadujú výrobu energie na palube v núdzových situáciách, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie života, lode, životného prostredia alebo z iných dôvodov vyššej moci;
- g) ktoré sú síce pripojené, ale počas obdobia obmedzeného na nevyhnutné minimum potrebujú používať palubnú výrobu energie na účely skúšok údržby alebo funkčných skúšok vykonávaných na žiadosť úradníka príslušného orgánu alebo zástupcu uznanej organizácie vykonávajúcej prehliadku alebo inšpekciu.

²³ Presný názov sa doplní neskôr.

4. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty v súlade s článkom 27 ods. 3 s cieľom stanoviť zoznam a akceptačné kritériá pre technológie, ktoré majú byť považované za technológie s nulovými emisiami v zmysle článku 3 písm. g), a pre spôsoby ich prevádzky na účely jednotného vykonávania tohto nariadenia. Komisia pravidelne aktualizuje zoznam a akceptačné kritériá na základe vedeckého a technického pokroku s cieľom posúdiť, či možno nové technológie považovať za technológie s nulovými emisiami v zmysle tohto nariadenia.
5. Loď, ktorá má v úmysle používať ako náhradu za pobrežné zásobovanie elektrinou technológie s nulovými emisiami podľa odseku 3 písm. b), informuje pred vstupom do prístavov príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia alebo ktorýkoľvek riadne oprávnený subjekt.

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví podrobnosti a časový sled informácií, ktoré sa majú poskytnúť. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3

- 5a. Príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia alebo akýkoľvek riadne oprávnený subjekt po prípadnej konzultácii s riadiacim orgánom prístavu bezodkladne zaznamená do databázy FuelEU tieto informácie:
- a) uplatňovanie akejkoľvek výnimky stanovenej v odseku 3 písm. a), b), c), d) alebo e);
 - b) neuplatňovanie požiadavky stanovenej v odseku 1 loďou bez toho, aby bola oprávnená na akúkoľvek výnimku stanovenú v odseku 3.
6. Od 1. januára 2030 sa v prístavoch uvedených v článku 9 AFIR²⁴, ktoré sú vybavené na poskytovanie elektriny z pobrežnej siete potrebnej na zásobovanie určitého typu lode, výnimky stanovené v odseku 3 písm. d) a e) neuplatňujú na loď daného typu celkovo viac ako päťkrát počas jedného nahlasovaného obdobia. Zastavenie v prístave sa na účely splnenia tohto ustanovenia nezapočítava, ak spoločnosť preukáže, že nemohla odôvodnene vedieť, že loď nebude schopná pripojiť sa z dôvodu uvedeného v odseku 3 písm. d) a e).

²⁴ Presný názov sa doplní neskôr.

7. Členský štát môže rozhodnúť, že v prístave alebo v niektorých častiach prístavu, ktoré sa nachádzajú v jeho právomoci, sa na kontajnerové lode alebo osobné lode kotviace mimo nábrežia vzťahujú rovnaké povinnosti, ako sa podľa tohto nariadenia vzťahujú na lode kotviace na nábreží. Členský štát oznámi svoje rozhodnutie Komisii rok pred jeho uplatňovaním, ktoré sa musí začať na začiatku nahlasovaného obdobia. Komisia uverejní tieto informácie v *Úradnom vestníku Európskej únie* a poskytne aktualizovaný zoznam dotknutých prístavov, ktorý musí byť ľahko prístupný.

KAPITOLA III

SPOLOČNÉ ZÁSADY A CERTIFIKÁCIA

Článok 6

Spoločné zásady monitorovania a nahlasovania

1. V súlade s článkami 7 až 9 spoločnosti za každú svoju loď monitorujú a nahlasujú relevantné údaje počas nahlasovaného obdobia. Spoločnosti vykonávajú uvedené monitorovanie a nahlasovanie v každom prístave podliehajúcom právomoci členského štátu a v súvislosti s každou plavbou uvedenou v článku 2 ods. 1.
2. Monitorovanie a nahlasovanie je úplné a zahŕňa energiu, ktorá sa využíva na palube lodí kedykoľvek, keď sú lode na mori, ako aj keď kotvia. Spoločnosti uplatňujú vhodné opatrenia, aby počas nahlasovaného obdobia predišli akejkoľvek absencii údajov.
3. Monitorovanie a nahlasovanie je konzistentné a porovnateľné v čase. Na tento účel používajú spoločnosti rovnaké metodiky monitorovania a súbory údajov s výhradou zmien posúdených overovateľom. Spoločnosti zabezpečujú, aby sa s primeranou istotou dala určiť integrita údajov, ktoré sa majú monitorovať a nahlásiť.
4. Spoločnosti získavajú, analyzujú a uchovávajú aspoň päť rokov všetky údaje a dokumentáciu z monitorovania vrátane predpokladov, referencií, emisných faktorov, palivových dodacích listov vyplnených podľa prílohy I a údajov o činnosti transparentným a presným spôsobom v papierovej alebo elektronickej forme, aby overovateľ mohol určiť intenzitu skleníkových plynov z energie využívanej na palube lodí.
5. Pri vykonávaní činností monitorovania a podávania správ stanovených v článkoch 7 až 9 a článku 14 tohto nariadenia sa v prípade potreby použijú informácie a údaje zozbierané na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.

Článok 7

Plán monitorovania

1. Spoločnosti predložia overovateľom do 31. augusta 2024 plán monitorovania za každú zo svojich lodí, v ktorom uvedú zvolenú metódu spomedzi metód stanovených v prílohe I na monitorovanie a nahlasovanie množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí a ďalšie relevantné informácie.
2. Ak ide o lode, na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje prvýkrát po 31. auguste 2024, spoločnosti predložia overovateľovi plán monitorovania bez zbytočného odkladu, najneskôr však do dvoch mesiacov po prvom zastavení každej lode v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu.
3. Plán monitorovania pozostáva z úplnej a transparentnej dokumentácie a obsahuje minimálne tieto prvky:
 - a) identifikačné údaje o lodi a druh lode vrátane jej názvu, jej identifikačného čísla podľa IMO, jej prístavu registrácie alebo domovského prístavu a mena/názvu majiteľa lode;
 - b) názov spoločnosti a adresu, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby;
 - c) opis systémov konverzie energie inštalovaných na palube a súvisiaci výkon vyjadrený v megawattoch (MW);

- d) v prípade lodí, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti článku 5, opis noriem a charakteristík vybavenia, ktoré umožňuje pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrinou, alebo technológie s nulovými emisiami;
- d2) hodnotu stanovenej celkovej spotreby elektriny kotviacej lode, ako sa uvádza v jej bilancii elektrického zaťaženia alebo v štúdiu o elektrickom zaťažení, ktoré sa používajú na preukázanie súladu s predpismi 40 a 41 kapitoly II-1 dohovoru SOLAS, ako boli schválené jej vlajkovým úradom alebo uznanou organizáciou v zmysle kódexu IMO pre uznané organizácie prijatého rezolúciou MEPC237(65). V prípade, že loď nie je schopná poskytnúť tento údaj, do úvahy sa berie hodnota rovná 25 % celkového maximálneho nepretržitého výkonu hlavných motorov lode, ako sa uvádza v ich osvedčení EIAPP vydanom v rámci uplatňovania dohovoru MARPOL, alebo ak sa pri motoroch nevyžaduje osvedčenie EIAPP, na údajovom štítku motorov;
- e) opis zamýšľaného(-ých) zdroja(-ov) energie, ktorý(-é) sa má(-ajú) použiť na palube počas plavby a v kotvisku s cieľom splniť požiadavky stanovené v článkoch 4 a 5;
- f) opis postupov monitorovania spotreby paliva lode, ako aj energie dodávanej z náhradných zdrojov energie alebo technológie s nulovými emisiami;
- g) opis postupov monitorovania a nahlasovania emisných faktorov od zdroja po palivový tank a od palivového tanku po súprúd, pokiaľ ide o energiu, ktorá sa má využívať na palube, v súlade s metódami uvedenými v článku 9 a v prílohách I a II;
- h) opis postupov použitých na monitorovanie úplnosti zoznamu plavieb;
- i) opis postupov používaných na určenie údajov o činnosti za každú plavbu vrátane postupov, povinností, vzorcov a zdrojov údajov na určenie a zaznamenávanie času stráveného na mori medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu a času stráveného v kotvisku;

- j) opis postupov, systémov a povinností použitých na aktualizáciu akýchkoľvek údajov uvedených v pláne monitorovania v priebehu nahlasovaného obdobia;
 - k) opis metódy, ktorá sa použije na určenie náhradných údajov na doplnenie chýbajúcich údajov;
 - l) záznamový list revízií na zaznamenávanie všetkých podrobností o vykonaných revíziách;
 - m) informácie o ľadovej triede lode, ak spoločnosť požaduje vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená ľadovou triedou lode, z rozsahu energie využívanej na palube;
 - n) opis overiteľného postupu monitorovania vzdialenosti preplávanej počas celej plavby a pri plavbe v podmienkach ľadu, dátum a čas plavby v podmienkach ľadu a spotrebu paliva pri nej, ak spoločnosť požaduje vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená plavbou v podmienkach ľadu, z rozsahu energie využívanej na palube.
4. Spoločnosti použijú štandardizované plány monitorovania založené na vzorových dokumentoch. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov určí tieto vzory vrátane technických pravidiel ich jednotného uplatňovania. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3

Článok 8

Zmeny plánu monitorovania

1. Spoločnosti pravidelne kontrolujú, a to najmenej raz ročne, či plán monitorovania lode zodpovedá charakteru a fungovaniu lode a či je možné zlepšiť akékoľvek údaje, ktoré obsahuje.
2. Spoločnosti vykonávajú zmeny plánu monitorovania v ktoromkoľvek z týchto prípadov:
 - a) ak dôjde k zmene spoločnosti;

- b) ak sa používajú nové systémy konverzie energie, nové druhy energie, nové systémy na pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrinou, nové náhradné zdroje energie alebo technológia s nulovými emisiami;
 - c) ak zmena dostupnosti údajov v dôsledku používania nových druhov meracích zariadení, nových metód odberu vzoriek alebo metód analýzy alebo z iných dôvodov môže ovplyvniť presnosť zozbieraných údajov;
 - d) ak sa zistilo, že údaje získané pomocou použitej metodiky monitorovania sú nesprávne;
 - e) ak sa zistí, že ktorákoľvek časť plánu monitorovania nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, a overovateľ od spoločnosti vyžaduje, aby ho zrevidovala.
3. Spoločnosti bez zbytočného odkladu oznámia overovateľom všetky návrhy na zmenu plánu monitorovania.

Článok 9

Certifikácia palív a emisné faktory

1. Ak sa biopalivá, bioplyn, palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílna palivá vyrobené z odpadu vymedzené v smernici (EÚ) 2018/2001 majú zohľadniť na účely uvedené v článku 4 ods. 1 tohto nariadenia, uplatňujú sa tieto pravidlá:
- a) biopalivá a bioplyn, ktoré nie sú v súlade s kritériami udržateľnosti a úspory skleníkových plynov stanovenými v článku 29 smernice (EÚ) 2018/2001 alebo ktoré sa vyrábajú z potravinárskych a krmovínarských plodín, sa považujú za palivá, ktoré majú rovnaké emisné faktory ako najmenej priaznivý reťazec výroby fosílnych palív pre tento druh paliva;
 - b) palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílna palivá vyrobené z odpadu, ktoré nie sú v súlade s prahovými hodnotami pre úspory emisií skleníkových plynov stanovenými v článku 25 ods. 2 smernice (EÚ) 2018/2001, sa považujú za palivá, ktoré majú rovnaké emisné faktory ako najmenej priaznivý reťazec výroby fosílnych palív pre tento druh palív.

2. Na základe palivových dodacích listov vyplnených podľa prílohy I spoločnosti poskytujú presné a spoľahlivé údaje o intenzite emisií skleníkových plynov a vlastnostiach týkajúcich sa udržateľnosti biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu, certifikovaných v rámci schémy, ktorú uznáva Komisia v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001.
3. Spoločnosti sa nesmú odkloniť od určených hodnôt emisných faktorov od zdroja po palivový tank uvedených v prílohe II pre fosílna palivá. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od určených hodnôt emisných faktorov od zdroja po palivový tank uvedených v prílohe II za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované v rámci schémy, ktorú uznáva Komisia v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001 pre biopalivá, bioplyn, palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílna palivá vyrobené z odpadu.
4. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od určených hodnôt pre emisné faktory od palivového tanku po súprúd vymedzené v prílohe II, s výnimkou emisných faktorov CO₂ od palivového tanku po súprúd pre fosílna palivá, za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované prostredníctvom laboratórnych skúšok alebo priamym meraním emisií.

KAPITOLA IV

OVEROVANIE A AKREDITÁCIA

Článok 10

Posudzovanie plánu monitorovania

1. Pri každej lodi a v prípade zmeny overovateľa posudzuje overovateľ súlad plánu monitorovania s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 až 8. Ak sa v posúdení overovateľa zistí nesúlad s uvedenými požiadavkami, dotknutá spoločnosť svoj plán monitorovania zodpovedajúcim spôsobom zreviduje a tento zrevidovaný plán monitorovania predloží na záverečné posúdenie overovateľovi pred začiatkom nahlasovaného obdobia. Dotknutá spoločnosť sa s overovateľom dohodne na dĺžke lehoty potrebnej na vykonanie týchto revízií. Uvedená lehota nesmie v žiadnom prípade presiahnuť začiatok nahlasovaného obdobia.
- 1a. Úpravy plánu monitorovania podľa článku 8 ods. 2 písm. b), c) a d) podliehajú posúdeniu overovateľom. Po posúdení overovateľ oznámi dotknutej spoločnosti, či sú tieto úpravy v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 až 8.
- 1b. Overovateľ zaznamená plán monitorovania a upravený plán monitorovania po ich uspokojivom posúdení do databázy FuelEU. Plán monitorovania a upravený plán monitorovania sú prístupné riadiacemu štátu.

Článok 11

Všeobecné povinnosti a zásady pre overovateľov

1. Overovateľ je nezávislý od spoločnosti alebo prevádzkovateľa lode a vo verejnom záujme vykonáva činnosti, ktoré sa požadujú podľa tohto nariadenia. Na tento účel overovateľ ani akákoľvek strana tej istej právnickej osoby nie je spoločnosťou ani prevádzkovateľom lode, nie je vlastníkom spoločnosti ani nie je v jej vlastníctve, pričom overovateľ nemá so spoločnosťou také vzťahy, ktoré by mohli ovplyvniť jeho nezávislosť a nestrannosť.

2. Overovateľ posúdi spoľahlivosť, dôveryhodnosť, presnosť a úplnosť údajov a informácií týkajúcich sa množstva, typu a emisného faktora energie využívanej na palube lodí, a to najmä:
- a) priradenie spotreby paliva a využívania náhradných zdrojov energie jednotlivým plavbám a kotveniu;
 - b) nahlásené údaje o spotrebe paliva a súvisiace merania a výpočty;
 - c) výber a použitie emisných faktorov;
 - d) využívanie pobrežného zásobovania elektrinou alebo existenciu výnimiek certifikovaných v súlade s článkom 5 ods. 5;
 - e) informácie požadované podľa článku 9 ods. 2.
3. Posúdenie uvedené v odseku 2 vychádza z týchto kritérií:
- a) nahlásené údaje sú koherentné z hľadiska odhadov založených na údajoch o sledovaní lode a charakteristikách lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora;
 - b) nahlásené údaje neobsahujú nezrovnalosti, predovšetkým pri porovnaní celkového objemu paliva, ktoré ročne nakúpili jednotlivé lode, a celkovej spotreby paliva počas plavieb;
 - c) zber údajov sa vykonal v súlade s uplatniteľnými pravidlami a
 - d) príslušné záznamy o lodi sú úplné a konzistentné.

Článok 12

Postupy overovania

1. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s procesom monitorovania a nahlasovania prostredníctvom porovnania nahláseného množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí s odhadmi vychádzajúcimi z údajov o sledovaní lode a charakteristik lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora. Ak sa zistia podstatné odchýlky, overovateľ vykoná ďalšie analýzy.
2. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s rôznymi krokmi výpočtu prostredníctvom preskúmania všetkých zdrojov údajov a metodík, ktoré spoločnosť použila.
3. Overovateľ vezme do úvahy všetky účinné metódy kontroly rizík, ktoré príslušná spoločnosť použila na zníženie miery neistoty spojenej s presnosťou špecifickou pre použité metódy monitorovania.
4. Na žiadosť overovateľa dotknutá spoločnosť poskytne akékoľvek dodatočné informácie, ktoré overovateľovi umožnia vykonávať jeho overovacie činnosti. Ak je to potrebné na určenie spoľahlivosti, dôveryhodnosti, presnosti a úplnosti nahlásených údajov a informácií, overovateľ počas procesu overovania vykonáva kontroly. V prípade pochybností môže overovateľ vykonať návštevy v priestoroch spoločnosti alebo na palube lode. Spoločnosť umožní overovateľovi vstup do priestorov spoločnosti alebo lode s cieľom uľahčiť jeho overovacie činnosti.
5. Komisia prijme vykonávacie akty s cieľom bližšie určiť pravidlá overovacích činností uvedených v tomto nariadení, aspoň pokiaľ ide o tieto prvky²⁵: právomoci overovateľov, dokumenty, ktoré majú spoločnosti poskytnúť overovateľom, hodnotenie rizika vrátane kontrol, ktoré majú vykonať overovatelia, posúdenie súladu plánu monitorovania, overovanie správy FuelEU, úroveň významnosti, primerané uistenie overovateľov, skreslené údaje a nesúlad, obsah správy o overení, odporúčania na zlepšenia, návštevy na mieste a komunikácia medzi spoločnosťami, overovateľmi, príslušnými orgánmi

²⁵ Tieto prvky sú podobné tým, ktoré sú uvedené v časti A prílohy III k nariadeniu MRV, pričom tento odsek zodpovedá článku 15 ods. 5 nariadenia o MRV.

a Komisiou. Pravidlá stanovené v uvedených vykonávacích aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článkoch 10 až 12 a na príslušných medzinárodne uznávaných normách. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3

Článok 13

Akreditácia overovateľov

1. Podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 akredituje overovateľov na činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vnútroštátny akreditačný orgán.
2. Ak sa v tomto nariadení neuvádzajú žiadne konkrétne ustanovenia týkajúce sa akreditácie overovateľov, uplatňujú sa príslušné ustanovenia nariadenia (ES) č. 765/2008.
 - 2a. Overovatelia musia byť vždy vybavení prostriedkami a personálom zodpovedajúcim veľkosti flotily, pre ktorú vykonávajú overovacie činnosti podľa tohto nariadenia, a dostatočnými odbornými znalosťami na plnenie úloh požadovaných v tomto nariadení. Musia byť schopní priradiť svoje prostriedky a personál na akékoľvek pracovisko podľa toho, kedy a ako si to vyžaduje plnenie úloh podľa tohto nariadenia.
 - 2b. Každý príslušný orgán, ktorý zistí nesúlad v činnostiach overovateľa v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, informuje príslušný orgán členského štátu vnútroštátneho akreditačného orgánu, ktorý daného overovateľa akreditoval. Príslušný orgán členského štátu vnútroštátneho akreditačného orgánu požiada svoj vnútroštátny akreditačný orgán, aby tieto informácie zohľadnil v rámci svojich činností dohľadu.

3. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty s cieľom stanoviť ďalšie metódy a kritériá akreditácie overovateľov, aspoň pokiaľ ide o tieto prvky²⁶: žiadosť o akreditáciu na činnosti v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, posudzovanie overovateľov vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi, činnosti dohľadu vykonávané vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi s cieľom potvrdiť pokračovanie akreditácie, administratívne opatrenia, ktoré sa majú prijať v prípade, že overovateľ nespĺňa požiadavky tohto nariadenia, a požiadavky na vnútroštátne akreditačné orgány, aby boli spôsobilé poskytovať overovateľom akreditáciu na činnosti v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, vrátane odkazu na harmonizované normy. Metódy a kritériá stanovené v uvedených vykonávacích aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článkoch 10 až 12 a na príslušných medzinárodne uznávaných normách. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3

²⁶ Tieto prvky sú podobné tým, ktoré sú uvedené v časti B prílohy III k nariadeniu MRV, pričom tento odsek zodpovedá článku 16 ods. 3 nariadenia o MRV.

KAPITOLA V

ZAZNAMENÁVANIE, OVEROVANIE, NAHLASOVANIE A POSUDZOVANIE SÚLADU

Článok 14

Monitorovanie a zaznamenávanie

1. Na základe plánu monitorovania uvedeného v článku 7 a po posúdení tohto plánu overovateľom spoločnosti od 1. januára 2025 monitorujú a zaznamenávajú za každú loď, ktorá prichádza do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu alebo z neho odchádza, a za každú plavbu do tohto prístavu alebo z tohto prístavu tieto informácie:
 - a) prístav odchodu a prístav príchodu vrátane dátumu a hodiny odchodu a príchodu a čas strávený kotvením;
 - b) v prípade každej lode, na ktorú sa vzťahuje článok 5 ods. 1, pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrinou a jeho využívanie alebo uplatňovanie ktorejkoľvek z výnimiek uvedených v článku 5 ods. 3 a potvrdených podľa článku 5 ods. 5b písm. a);
 - c) množstvo každého druhu paliva spotrebovaného pri kotvení a na mori;
 - ca) množstvo elektriny dodanej lodi prostredníctvom pobrežného zásobovania elektrinou;
 - d) pre každý typ paliva spotrebovaného pri kotvení a na mori: emisný faktor od zdroja po palivový tank, emisné faktory od palivového tanku po súprúd v prípade spáleného paliva a emisné faktory od palivového tanku po súprúd v prípade nespáleného paliva, ktoré sú spojené s rozličnými spotrebiteľmi paliva na palube a pokrývajú všetky relevantné skleníkové plyny;
 - e) objem každého typu náhradného zdroja energie spotrebovanej pri kotvení a na mori;
 - f) Ťadovú triedu lode, ak spoločnosť požaduje vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená Ťadovou triedou lode, z rozsahu energie využívanej na palube. Na stanovenie súladu medzi Ťadovými triedami sa použije odporúčanie komisie HELCOM 25/7;

- g) dátum, čas a polohu pri vplávaní do ľadových podmienok a pri vyplávaní z nich, množstvo každého druhu paliva spotrebovaného pri plavbe v podmienkach ľadu, vzdialenosť preplávanú v podmienkach ľadu a vzdialenosť prekonanú pri plavbe, ak spoločnosť požaduje vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená plavbou v podmienkach ľadu, z rozsahu energie využívananej na palube.
2. Spoločnosti každoročne zaznamenávajú informácie uvedené v odseku 1 transparentným spôsobom, ktorý overovateľovi umožňuje overiť súlad s týmto nariadením.
3. Do 31. januára roku nahlasovania spoločnosti predložia overovateľovi za jednotlivé lode správu FuelEU, ktorá obsahuje všetky informácie uvedené v odseku 1 a údaje a dokumentáciu z monitorovania uvedené v článku 6 ods. 4 za nahlasované obdobie.
4. V prípade prevodu lode z jednej spoločnosti do druhej:
- a) predchádzajúca spoločnosť oznámi overovateľovi informácie uvedené v odseku 1 za obdobie, počas ktorého prevzala zodpovednosť za prevádzku lode. Podľa možnosti čo najskôr k dátumu ukončenia prevodu a najneskôr mesiac po jeho ukončení overovateľ, ktorý vykonal overovacie činnosti týkajúce sa lode v zodpovednosti predchádzajúcej spoločnosti, tieto informácie overí a zaznamená do databázy FuelEU v súlade s článkom 15; a
- b) bez toho, aby bolo dotknuté písmeno a), nová spoločnosť preberajúca zodpovednosť za prevádzku lode je k 31. decembru nahlasovaného obdobia zodpovedná za súlad lode s požiadavkami článkov 4 a 5 za celé nahlasované obdobie, počas ktorého sa uskutočnil prevod alebo viacnásobné prevody.

Článok 15

Overovanie a výpočet

1. Po overení podľa článkov 10 až 12 overovateľ posúdi kvalitu, úplnosť a presnosť správy FuelEU. Na tento účel overovateľ použije všetky informácie obsiahnuté v databáze FuelEU vrátane informácií poskytnutých o zastaveniach v prístave v súlade s článkom 5.
- 1a²⁷. Ak sa v overovacom hodnotení na základe primeraného uistenia od overovateľa dospeje k záveru, že správa FuelEU neobsahuje závažne skreslené informácie, overovateľ spoločnosti oznámi správu o overení, v ktorej sa uvedie, že správa FuelEU je v súlade s týmto nariadením. V správe o overení sa uvedú všetky skutočnosti súvisiace s činnosťou, ktorú vykonal overovateľ.
- 1b²⁸. Ak sa pri overovacom hodnotení zistia skreslené informácie alebo nesúlad s týmto nariadením, overovateľ o tom včas informuje príslušnú spoločnosť. Spoločnosť potom opraví skreslené údaje či nesúlad tak, aby umožnila včasné ukončenie procesu overovania, a overovateľovi predloží zmenenú správu FuelEU, ako aj akékoľvek ďalšie informácie, ktoré boli potrebné pri oprave zisteného nesúladu. Overovateľ vo svojej správe o overení uvedie, či je zmenená správa FuelEU v súlade s týmto nariadením. Ak oznámené skreslené údaje alebo nesúlad neboli opravené a predstavujú závažne skreslené informácie, overovateľ oznámi spoločnosti správu o overení, v ktorej uvedie, že správa FuelEU nie je v súlade s týmto nariadením.
2. Na základe vyhovujúcej správy FuelEU overovateľ:
 - a) vypočíta pomocou metódy uvedenej v prílohe I ročnú priemernú intenzitu skleníkových plynov z energie využívanej na palube príslušnej lode;

²⁷ Tento odsek vychádza v záujme lepšej konzistentnosti a spoľahlivosti procesu overovania z článku 13 ods. 3 nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní.

²⁸ V záujme lepšej konzistentnosti a spoľahlivosti procesu overovania tento odsek zodpovedá pôvodnému článku 10 ods. 3 a obsahuje doplňujúce prvky z článku 13 ods. 4 nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní.

- b) pomocou vzorca uvedeného v časti A prílohy III vypočíta bilanciu súladu lode;
 - c) vypočíta počet nesúladných zastavení v prístave v predchádzajúcom nahlasovanom období vrátane času stráveného uviazaním na nábreží a prípadne v súlade s článkom 5 ods. 7 kotvením mimo nábrežia, a to za každé zastavenie v prístave, ktorá nespĺňa požiadavky stanovené v článku 5.
3. Do 31. marca roku nahlasovania overovateľ oznámi spoločnosti informácie uvedené v odseku 2 a zaznamená do databázy FuelEU vyhovujúcu správu FuelEU, správu o overení a informácie uvedené v odseku 2.

Článok 15a

Dodatočné kontroly vykonávané príslušným orgánom

1. Kedykoľvek a za dve predchádzajúce nahlasované obdobia môže príslušný orgán riadiaceho štátu lodnej spoločnosti vykonať pre ktorúkoľvek z jeho lodí dodatočné kontroly ktoréhokoľvek z týchto prvkov:
 - a) vyhovujúcej správy FuelEU vypracovanej uplatnením článkov 14 a 15;
 - b) správy o overení vypracovanej uplatnením článku 15;
 - c) výpočtov vykonaných overovateľom uplatnením článku 15 ods. 2.
2. Na žiadosť príslušného orgánu spoločnosť poskytne všetky potrebné informácie alebo dokumenty a umožní prístup do priestorov spoločnosti alebo lode s cieľom uľahčiť kontroly.
3. Príslušný orgán vydá správu o dodatočných kontrolách vrátane prípadných aktualizovaných výpočtov vykonaných podľa článku 15a ods. 1 písm. c), aktualizovanej sumy nadbytku súladu alebo preddavku na nadbytok súladu a aktualizovanej sumy nápravnej sankcie.

4. Ak sa v správe uvedenej v odseku 3 zistia skreslené informácie, nesúlad alebo nesprávne výpočty, z čoho vyplynie nesúlad s požiadavkami stanovenými v článkoch 4 alebo 5 tohto nariadenia a v dôsledku nesúladu nápravná sankcia alebo úprava výšky sumy už zaplatenej nápravnej sankcie, príslušný orgán oznámi spoločnosti zodpovedajúcu výšku nápravnej sankcie alebo upravenej nápravnej sankcie. Členské štáty zabezpečia, aby spoločnosť zodpovedná za loď v období dodatočných kontrol zaplatila sumu vo výške nápravnej sankcie alebo upravenej nápravnej sankcie do jedného mesiaca od jej oznámenia v súlade s podmienkami uvedenými v článku 20.
5. Príslušný orgán bezodkladne stiahne z databázy FuelEU dokument FuelEU o súlade lode, ak jej spoločnosť nezaplatila načas sankcie uvedené v odseku 4, a toto stiahnutie spoločnosti včas oznámi. Ak sa suma vo výške nápravnej sankcie zaplatí a za predpokladu, že spoločnosť spĺňa ostatné podmienky stanovené v tomto nariadení týkajúce sa držby uvedeného dokumentu o súlade, príslušný orgán ho opätovne vydá.
6. Odsek 5 sa nevzťahuje na loď, ktorá bola prevedená na inú spoločnosť, ako je spoločnosť, ktorá mala zodpovednosť za prevádzku lode v období dodatočných kontrol.
7. Činnosti uvedené v tomto článku, ako aj doklad o platbách bezodkladne zaznamenajú do databázy FuelEU subjekty, ktoré ich uskutočnia.

Článok 15b

Podporné nástroje a usmernenie

Komisia vyvinie vhodné monitorovacie nástroje, ako aj usmernenie a ciele nástroje zamerané na riziko, aby uľahčila a koordinovala činnosti overovania a presadzovania súvisiace s týmto nariadením. Pokiaľ je to možné, tieto usmernenia a nástroje sa sprístupnia členským štátom, overovateľom a vnútroštátnym akreditačným orgánom na účely výmeny informácií a s cieľom lepšie zabezpečiť dôsledné presadzovanie tohto nariadenia.

Článok 16

Databáza FuelEU a nahlasovanie

1. Komisia vyvinie elektronickú databázu FuelEU na monitorovanie súladu s týmto nariadením, zabezpečí jej fungovanie a aktualizuje ju. Databáza FuelEU sa použije na vedenie záznamov o opatreniach súvisiacich s overovacími činnosťami, o bilancii súladu lodí vrátane využívania mechanizmov flexibility stanovených v článkoch 17 a 18 a o opatreniach týkajúcich sa platby sankcií uvedených v článku 20 a vydania dokumentu FuelEU o súlade. Je prístupná spoločnostiam, overovateľom, príslušným orgánom a akémukoľvek riadne oprávnenému subjektu, vnútroštátnym akreditačným orgánom, Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a Komisii, vždy s primeranými prístupovými právami a funkciami zodpovedajúcimi ich príslušnej zodpovednosti pri vykonávaní tohto nariadenia.
 - 1a. Všetky prvky zaznamenané alebo upravené v databáze FuelEU sa oznámia subjektom, ktorým sú prístupné.
2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví pravidlá pre prístupové práva a funkčné a technické špecifikácie databázy FuelEU, ako aj príslušné pravidlá pre oznamovanie a filtrovanie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3

Článok 17

Vkladanie a požíčovanie nadbytku súladu medzi nahlasovanými obdobiami

1. Ak má loď na základe informácií uvedených v článku 15 ods. 2 za určité nahlasované obdobie nadbytok súladu, spoločnosť ho môže vložiť do bilancie súladu tej istej lode za nasledujúce nahlasované obdobie. Spoločnosť zaznamená do databázy FuelEU vloženie nadbytku súladu na nasledujúce nahlasované obdobie za predpokladu, že to jej overovateľ schváli. Po vydaní dokumentu FuelEU o súlade už spoločnosť nemôže vkladať nadbytok súladu.
2. Ak má loď na základe informácií uvedených v článku 15 ods. 2 za určité nahlasované obdobie nedostatok súladu, spoločnosť si môže z nasledujúceho nahlasovaného obdobia požičať preddavok zodpovedajúci množstvu nadbytku súladu. Tento preddavok na nadbytok súladu sa pripočíta k bilancii súladu lode v nahlasovanom období a uvedený preddavok vynásobený koeficientom 1,1 sa odpočíta od bilancie tej istej lode v nasledujúcom nahlasovanom období. Preddavok na nadbytok súladu sa nesmie požičať:
 - a) v prípade množstva prekračujúceho limit stanovený v článku 4 ods. 2 o viac ako 2 %, vynásobený spotrebou energie lode vypočítanou v súlade s prílohou I;
 - b) počas dvoch po sebe nasledujúcich nahlasovaných obdobiach.
3. Do 30. apríla roku nahlasovania a po schválení overovateľom spoločnosť zaznamená do databázy FuelEU preddavok na nadbytok súladu.
4. Ak loď v nahlasovanom období neuskutoční žiadne zastavenie v prístave v Únii a v predchádzajúcom nahlasovanom období si požičala preddavok na nadbytok súladu, príslušný orgán riadiaceho štátu oznámi spoločnosti do 1. júna roku nahlasovania sumu nápravnej sankcie uvedenej v článku 20 ods. 1a, ktorej sa pôvodne vyhla tým, že si požičala preddavok na nadbytok súladu, pričom suma pôvodnej sankcie sa vynásobí koeficientom 1,1.

Článok 18

Združovanie súladu

1. Bilancia súladu dvoch alebo viacerých lodí, vypočítaná uplatnením článku 15 ods. 2, sa môže združiť na účely splnenia požiadaviek uvedených v článku 4. Bilancia súladu lode nesmie byť zahrnutá do viac ako jedného združenia bilancií v tom istom nahlasovanom období.
2. Na tento účel spoločnosť v databáze FuelEU oznámi svoj úmysel združiť bilanciu súladu lode, ako aj pridelenie celkovej bilancie združeného súladu každej jednotlivej lodi a výber overovateľa vybraného na overenie tohto pridelenia.
 - 2a. V prípade, že lode podieľajúce sa na združovaní bilancií kontrolujú dve alebo viaceré spoločnosti, uvedené oznámenie vrátane pridelenia celkovej združenej bilancie súladu príslušným lodiam a výberu overovateľa vybraného na overenie pridelenia celkovej bilancie združeného súladu každej jednotlivej lodi akceptujú všetky dotknuté spoločnosti.
3. Združenie bilancií je platné len vtedy, ak je celkový združený súlad kladný, ak lode s nedostatkom súladu vypočítaným podľa článku 15 ods. 2 nemajú po pridelení združeného súladu zvýšený nedostatok súladu a ak lode s nadbytkom súladu vypočítaným podľa článku 15 ods. 2 nemajú po pridelení združeného súladu nedostatok súladu.
4. Loď nemožno zahrnúť do združenia bilancií, ak nespĺňa povinnosť stanovenú v článku 22.
5. Ak z celkovej združenej bilancie súladu vyplynie pre jednotlivú loď nadbytok súladu, uplatňuje sa článok 17 ods. 1.
6. Článok 17 ods. 2 sa nevzťahuje na loď, ktorá sa podieľa na združovaní bilancií.

8. Do 30. apríla roku nahlasovania zaznamená vybraný overovateľ do databázy FuelEU konečné zloženie združenia bilancií a pridelenie celkovej združenej bilancie súladu každej jednotlivej lodi.

Článok 19

Dokument FuelEU o súlade

1. Overovateľ do 30. júna roku nahlasovania vydá pre príslušnú loď dokument FuelEU o súlade za predpokladu, že loď nemá po prípadnom uplatnení článkov 17 a 18 nedostatok súladu, nevykonala nesúladne zastavenia v prístave a spĺňa povinnosť stanovenú v článku 22.
- 1a. Ak sú splatné nápravné sankcie podľa článku 20 ods. 1a alebo článku 20 ods. 2a, príslušný orgán riadiaceho štátu vydá do 30. júna roku nahlasovania pre dotknutú loď dokument FuelEU o súlade za predpokladu, že bola zaplatená suma vo výške nápravných sankcií.
2. Dokument FuelEU o súlade obsahuje tieto informácie:
- a) identifikačné údaje o lodi (názov, identifikačné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);
 - b) meno/názov, adresu a hlavné miesto podnikania majiteľa lode;
 - c) totožnosť overovateľa;
 - d) dátum vydania dokumentu, jeho obdobie platnosti a príslušné nahlasované obdobie.
3. Dokument FuelEU o súlade je platný 18 mesiacov po skončení nahlasovaného obdobia alebo stratí platnosť, ak sa medzitým vydá nový dokument.

4. Overovateľ alebo v uplatniteľných prípadoch príslušný orgán riadiaceho štátu bezodkladne zaznamená vydanie dokumentu FuelEU o súlade do databázy FuelEU.
5. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia vzorové znenia dokumentu FuelEU o súlade, ako aj elektronické šablóny. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.

Článok 20

Nápravné sankcie

1. Pred 1. májom roku nahlasovania overovateľ na základe výpočtu podľa článku 15 ods. 2 a po uplatnení článkov 17 a 18 v uplatniteľných prípadoch zaznamená do databázy FuelEU overenú bilanciu súladu lode.
 - 1a. Riadiaci štát spoločnosti zabezpečí, aby táto spoločnosť do 30. júna roku nahlasovania za všetky svoje lode, ktoré majú k 1. júnu roku nahlasovania, po prípadnom potvrdení jeho príslušným orgánom, nedostatok súladu, zaplatila sumu vo výške nápravnej sankcie vypočítanej uplatnením vzorca uvedeného v časti B prílohy III. Ak má loď nedostatok súladu počas dvoch alebo viacerých po sebe nasledujúcich nahlasovaných období, táto suma sa vynásobí koeficientom $1 + (n - 1)/10$, kde n je počet po sebe nasledujúcich nahlasovaných období, za ktoré spoločnosť podlieha nápravnej sankcii za loď.
 - 1b. Riadiaci štát spoločnosti zabezpečí, aby táto spoločnosť do 30. júna roku nahlasovania za všetky svoje lode, ktoré sa nachádzajú v situácii uvedenej v článku 17 ods. 4, zaplatila sumu vo výške nápravnej sankcie oznámenej podľa uvedeného článku.
2. Pred 1. májom roku nahlasovania a v uplatniteľnom prípade na základe výpočtu vykonaného podľa článku 15 ods. 2 overovateľ zaznamená do databázy FuelEU celkový počet hodín, ktoré loď nespĺňajúca požiadavky stanovené v článku 5 strávila uviazaná na nábreží.

- 2a. Riadiaci štát spoločnosti zabezpečí, aby táto spoločnosť do 30. júna roku nahlasovania za všetky svoje lode, ktoré uskutočnili aspoň jedno nesúladné zastavenie v prístave, po prípadnom potvrdení jeho príslušným orgánom, zaplatila sumu vo výške nápravnej sankcie vypočítanej tak, že sa suma 1,5 EUR vynásobí stanovenou celkovou spotrebou elektriny kotviacej lode a celkovým zaokrúhleným počtom hodín strávených kotvením pri nedodržaní požiadaviek stanovených v článku 5.
- 2b. Členské štáty zavedú na vnútroštátnej úrovni potrebný právny a administratívny rámec na zabezpečenie plnenia povinností týkajúcich sa ukladania, platenia a výberu nápravných sankcií stanovených v tomto nariadení.
3. Činnosti uvedené v tomto článku, ako aj doklad o platbách bezodkladne zaznamenajú do databázy FuelEU subjekty, ktoré uvedené činnosti uskutočnili.
- 3a. Spoločnosť zostáva zodpovedná za zaplatenie nápravných sankcií bez toho, aby tým bola dotknutá jej možnosť uzatvárať zmluvné dohody s komerčnými prevádzkovateľmi lode, v ktorých sa stanoví, že tento komerčný prevádzkovateľ ručí za refundáciu platby nápravných sankcií uvedených v tomto článku, keď prevezme zodpovednosť za nákup paliva či prevádzku lode. Na účely tohto odseku sa prevádzkou lode rozumie určenie prepravovaného nákladu, trasy a rýchlosti lode.
4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26, ktorými sa zmení príloha III s cieľom prispôsobiť faktor, ktorý je vymedzený v poli 7 tabuľky v časti B uvedenej prílohy a použitý vo vzorci uvedenom v odseku 1 tohto článku, na základe vývoja nákladov na energiu a zmeniť číselný faktor stanovený v odseku 2a tohto článku na základe indexácie priemerných nákladov na elektrinu v Únii.

5. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa príjmy z nápravných sankcií alebo ekvivalent vyjadrený finančnou hodnotou týchto príjmov použili na podporu rýchleho zavádzania a používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy, a to stimulovaním výroby väčšieho množstva obnoviteľných a nízkouhlíkových palív pre odvetvie námornej dopravy, uľahčením výstavby vhodných zariadení na tankovanie paliva alebo miest pripojenia do elektrickej siete v prístavoch a podporou vývoja, testovania a zavádzania najinovatívnejších technológií do flotily so zámerom dosiahnuť výrazné zníženie emisií.

Článok 22

Povinnosť mať na palube platný dokument FuelEU o súlade

1. Do 30. júna roku nahlasovania lode, ktoré sa zastavujú v prístave podliehajúcom právomoci členského štátu, priplávajú doň, nachádzajú sa v ňom alebo z neho odchádzajú a ktoré počas príslušného nahlasovaného obdobia vykonávali plavby, musia mať platný dokument FuelEU o súlade.
2. Dokument FuelEU o súlade vydaný pre dotknutú loď podľa článku 19 predstavuje dôkaz o súlade s týmto nariadením.

Článok 23

Presadzovanie

1. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia, a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty informujú Komisiu o týchto ustanoveniach do [dd/mm/20xx] a bezodkladne jej oznámia akékoľvek následné zmeny.
2. Každý členský štát zabezpečí, aby sa v rámci každej inšpekcie lode v prístave podliehajúcom jeho právomoci, ktorá sa vykonáva podľa smernice 2009/16/ES, overilo, či sa na palube lode nachádza platný dokument FuelEU o súlade.

3. Ak loď nepredložila platný dokument FuelEU o súlade za dve alebo viaceré po sebe nasledujúce nahlasované obdobia a ak iné opatrenia na presadzovanie nevedli k zabezpečeniu súladu, príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia môže pre loď, ktorá sa neplaví pod vlajkou uvedeného členského štátu, a po tom, čo dotknutej spoločnosti poskytol možnosť predložiť pripomienky, vydať rozhodnutie o vyhostení. Ak sa príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia rozhodne vydať rozhodnutie o vyhostení, oznámi to prostredníctvom databázy FuelEU Komisii, ostatným členským štátom a dotknutému vlajkovému štátu. Každý členský štát s výnimkou členského štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, musí odmietnuť vstup lode, na ktorú sa vzťahuje rozhodnutie o vyhostení, do ktoréhokoľvek zo svojich prístavov dovtedy, kým si spoločnosť nesplní svoje povinnosti. Ak sa loď plaví pod vlajkou členského štátu a vpláva do jedného z jeho prístavov alebo sa u nej zistí takéto porušenie, kým sa nachádza v jednom z jeho prístavov, dotknutý členský štát po tom, čo dotknutej spoločnosti poskytol možnosť predložiť pripomienky, nariadi zadržanie vlajky, až kým si spoločnosť nesplní svoje povinnosti.
4. Splnenie týchto povinností sa potvrdí tak, že sa príslušnému vnútroštátnemu orgánu, ktorý vydal rozhodnutie o vyhostení, oznámi platný dokument FuelEU o súlade. Týmto odsekom nie sú dotknuté ustanovenia medzinárodného práva, ktoré sa vzťahujú na lode v núdzi.
5. Sankcie voči konkrétnej lodi zo strany ktoréhokoľvek členského štátu sa oznámia Komisii, ostatným členským štátom a dotknutému vlajkovému štátu prostredníctvom databázy FuelEU.

Článok 24
Právo na preskúmanie

1. Spoločnosti sú oprávnené žiadať o preskúmanie výpočtov a meraní, ktoré im overovateľ predložil podľa tohto nariadenia, ako aj o preskúmanie odmietnutia vydať dokument FuelEU o súlade podľa článku 19 ods. 1. Žiadosť o preskúmanie sa predloží do jedného mesiaca od oznámenia výsledku výpočtu alebo merania zo strany overovateľa príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom bol overovateľ akreditovaný.

3. Rozhodnutia, ktoré podľa tohto nariadenia prijme príslušný orgán členského štátu, podliehajú preskúmaniu súdom členského štátu tohto príslušného orgánu.

Článok 25
Príslušné orgány

Členské štáty určia jeden alebo viac príslušných orgánov zodpovedných za uplatňovanie a presadzovanie tohto nariadenia (ďalej len „príslušné orgány“). Ich názvy a kontaktné údaje oznámia Komisii. Komisia uverejní na svojom webovom sídle zoznam príslušných orgánov.

KAPITOLA VI

DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE PRÁVOMOCI A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 26

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 4, článku 9 ods. 4 a v článku 20 ods. 4 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 4, článku 9 ods. 4 a v článku 20 ods. 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 4, článku 9 ods. 4 a článku 20 ods. 4 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 27

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002²⁹. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

²⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) a menia a dopĺňajú sa nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1).

Článok 28

Nahlasovanie a preskúmanie

0. Do jedného roka od uverejnenia tohto nariadenia Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej preskúma súlad a možnú duplicitu medzi týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2015/757. V prípade potreby sa k správe pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia alebo nariadenia (EÚ) 2015/757 s cieľom zabezpečiť jedinečný systém monitorovania, nahlasovania a overovania pre spoločnosti.
1. Komisia do 31. decembra 2027 a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch hodnotenia fungovania tohto nariadenia a vývoja technológií v oblasti palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a trhu s nimi a technológií v oblasti nulových emisií v námornej doprave a pobrežnom zásobovaní elektrinou vrátane kotvenia mimo nábrežia a o jeho vplyve na odvetvie námornej dopravy v Únii. Komisia zváži možné zmeny, medzi ktoré môžu patriť okrem iných nasledujúce prvky:
 - (0) geografický a vecný rozsah pôsobnosti tohto nariadenia uvedený v článku 2;
 - a) limit uvedený v článku 4 ods. 2 v záujme splnenia cieľov stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality;
 - b) typy a rozmery lodí, na ktoré sa vzťahuje článok 5 ods. 1, a rozšírenie povinností uvedených v článku 5 ods. 1 na lode kotviace mimo nábrežia;
 - c) výnimky uvedené v článku 5 ods. 3;
 - d) zodpovednosť za elektrinu dodávanú pobrežným zásobovaním elektrinou a emisný faktor od zdroja po palivový tank súvisiaci s touto elektrinou vymedzený v prílohe I;
 - e) možnosť zahrnúť špecializované mechanizmy pre najudržateľnejšie a najinovatívnejšie palivové technológie s významným dekarbonizačným potenciálom s cieľom vytvoriť jasný a predvídateľný právny rámec a podporiť rozvoj

trhu a zavádzanie takých palív, ako sú palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu;

- f) výpočet bilancie súladu pre lode, ktoré žiadajú o vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená plavbou v podmienkach ľadu a/alebo ľadovou triedou, podľa stanovenia v prílohách III a IV, a možné predĺženie platnosti týchto ustanovení po 31. decembri 2029.

2. Ak Medzinárodná námorná organizácia prijme globálnu palivovú normu pre nízky obsah skleníkových plynov v palive pre námornú dopravu, Komisia bezodkladne a v každom prípade najneskôr do 30. septembra 2028 predloží správu Európskemu parlamentu a Rade. Komisia v tejto správe preskúma toto globálne opatrenie, pokiaľ ide o jeho ambície vzhľadom na ciele Parížskej dohody a o jeho celkovú environmentálnu integritu. Preskúma aj všetky otázky týkajúce sa možného skĺbenia alebo zosúladenia tohto nariadenia s uvedeným opatrením vrátane potreby zabrániť dvojitému pokrytiu emisií skleníkových plynov z námornej dopravy. V prípade potreby sa k správe pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia v súlade so záväzkami Únie týkajúcimi sa emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve a s cieľom zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy.

Článok 29

Zmeny smernice 2009/16/ES

Do zoznamu uvedeného v prílohe IV k smernici 2009/16/ES sa vkladá tento bod: „51. Dokument FuelEU o súlade vydaný podľa nariadenia (EÚ) xxxx o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave.“

Článok 30

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Uplatňuje sa od 1. januára 2025 s výnimkou článkov 7 a 8, ktoré sa uplatňujú od 31. augusta 2024.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

**METODIKA STANOVENIA INTENZITY SKLENÍKOVÝCH PLYNOV Z ENERGIE
VYUŽÍVANEJ NA PALUBE LODE**

Na účely výpočtu intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode sa uplatňuje nasledujúci vzorec, ktorý sa označuje ako rovnica 1:

Index intenzity skleníkových plynov	WtT	TtW
Intenzita skleníkových plynov $index \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^n f_{fuel} \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{slip,j} \right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{slip,j} \times CO_{2eq\ TtW,slip,j} \right) \right]}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$

Rovnica 1

kde sa nasledujúci vzorec označuje ako rovnica 2:

$$CO_{2eq\ TtW,j} = \left(C_{fCO_2,i} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i \text{ Rovnica 2}$$

Člen	Vysvetlenie
i	Index zodpovedajúci palivám dodaným na loď v nahlasovanom období.
j	Index zodpovedajúci palivovým spotrebiteľským jednotkám na palube lode. Jednotky spotrebujúce palivo, ktoré sa na účely tohto nariadenia berú do úvahy, sú hlavný(-é) motor(-y), pomocný(-é) motor(-y), kotly, palivové články a spaľovne odpadu.
k	Index zodpovedajúci miestam pripojenia na pobrežné zásobovanie elektrinou.
n	Celkový počet palív dodaných na loď v nahlasovanom období.
c	Celkový počet miest pripojení na pobrežné zásobovanie elektrinou.
m	Celkový počet jednotiek spotrebujúcich palivo.
$M_{i,j}$	Hmotnosť paliva i , ktoré spotrebovala jednotka spotrebujúca palivo j [gFuel].
E_k	Elektrina dodaná na loď za miesto pripojenia na pobrežné zásobovanie elektrinou, miesto pripojenia je označené k [MJ].
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Emisný faktor WtT GHG paliva i [gCO _{2eq} /MJ].
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Emisný faktor WtT GHG priradený elektrine dodanej na kotviacu loď za miesto pripojenia na pobrežné zásobovanie elektrinou k [gCO _{2eq} /MJ].
LCV_i	Dolná výhrevnosť paliva i [MJ/gFuel].

RWD_i	V prípade, že palivo i je palivom z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu, môže sa uplatniť faktor odmeny 2 za obdobie do 1. januára 2030 a 1,5 za obdobie od 1. januára 2030 do 1. januára 2035. V ostatných prípadoch $RWD_i = 1$.
$C_{engineslipj}$	Koeficient [...] nespáleného paliva ako percento hmotnosti paliva i spotrebovaného jednotkou spotrebujúcou palivo j [%]. C_{slip} zahŕňa fúgitive a uniknuté emisie [...].
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2O}$	Emisné faktory TtW GHG podľa spáleného paliva i v jednotke spotrebujúcej palivo j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtW,j}$	Ekvivalentné emisie TtW CO_2 spáleného paliva i v jednotke spotrebujúcej palivo j [gCO ₂ eq/gFuel]. $CO_{2eq,TtW,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_s$	Emisné faktory TtW GHG podľa uniknutého paliva [...] k jednotke spotrebujúcej palivo j [gGHG/gFuel].
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	Ekvivalentné emisie TtW CO_2 uniknutého paliva i k jednotke spotrebujúcej palivo j [gCO ₂ eq/gFuel]. $CO_{2eq,TtWslippage,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ kde: C_{sfCO_2} a C_{sfN_2O} sú stanovené na nulu.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$	Potenciál globálneho otepľovania v priebehu 100 rokov pre CO_2, CH_4, N_2O , ktorý je vymedzený v časti C ods. 4 prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001.

Na účely tohto nariadenia sa tento člen $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\,electricity,k}$ v čitateli rovnice 1 nastaví na nulu.

Metóda na určovanie [Mi]

Hmotnosť paliva [Mi] sa určí pomocou množstva nahláseného v súlade s rámcom nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2015/757 v prípade plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a to na základe metodiky monitorovania, ktorú si zvolila daná spoločnosť.

Metóda na určovanie emisných faktorov WtT GHG

Emisie WtT sa určujú na základe metodiky uvedenej v tejto prílohe, ako sa uvádza v rovnici 1.

Určené hodnoty emisných faktorov skleníkových plynov WtT ($CO_{2eqWtT,i}$) sú uvedené v prílohe II.

V prípade fosílnych palív sa použijú len určené hodnoty uvedené v prílohe II.

Skutočné hodnoty sa môžu použiť za predpokladu, že sú certifikované v rámci schémy uznanej Komisiou v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001 pre biopalivá, bioplyn, palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílna palivá vyrobené z odpadu pri uplatňovaní článku 9 ods. 3.

Palivový dodací list (BDN)

Podľa existujúcich predpisov v prílohe VI k dohovoru MARPOL je BDN povinný a uvádzajú sa v nich informácie, ktoré sa majú uviesť v tomto dodacom liste.

Na účely tohto nariadenia:

0) je potrebné doplniť do dodacích listov BDN týkajúcich sa palív používaných na palube vrátane iných ako fosílnych palív aj tieto informácie o uvedených palivách:

- Dolnú výhrevnosť [MJ/g].
- V prípade biopalív hodnoty *E*, ktoré sa stanovujú v súlade s metodikami stanovenými v časti C prílohy V a časti B prílohy VI k smernici (EÚ) 2018/2001 [gCO₂eq/MJ], a súvisiace dôkazy o súlade s pravidlami stanovenými v uvedenej smernici pre tieto palivá, pričom sa uvedie výrobný reťazec palív.
- V prípade iných ako fosílnych palív a biopalív emisný faktor WtT GHG CO₂eq [gCO₂eq/gFuelMJ] a súvisiace osvedčenie s identifikovaným výrobným reťazcom paliva.

[V prípade miešania viacerých produktov sa informácie požadované v tomto nariadení uvedú pre každý produkt v zmesi].

Dodací list elektriny (EDN)

Príslušné EDN pre elektrinu dodanú na loď obsahujú na účely tohto nariadenia aspoň tieto informácie:

dodávateľa: meno/názov, adresu, telefón, e-mail, zástupcu,

prijímajúcu loď: číslo IMO (MMSI), názov lode, typ lode, vlajku, zástupcu lode,

prístav: názov, miesto (LOCODE), terminál/kotvisko,

miesto pripojenia na pobrežné zásobovanie elektrinou: údaje o mieste pripojenia,

čas pobrežného zásobovania elektrinou: dátum/čas začiatku/ukončenia,

dodanú energiu: podiel elektriny pridelený na miesto napájania (v uplatniteľných prípadoch) [kW], spotrebu elektriny (kWh) za zúčtovacie obdobie, informácie o špičkovom výkone (ak sú k dispozícii),

meranie.

Metóda na určovanie emisných faktorov TtW GHG

Emisie TtW sa určujú na základe metodiky uvedenej v tejto prílohe, ako sa uvádza v rovnici 1 a rovnici 2.

Určené hodnoty emisných faktorov TtW GHG ($CO_{2eq,TtW,j}$) sú uvedené v prílohe II.

Ak sa tým zvýši celková presnosť výpočtu, v súlade s plánom monitorovania uvedeným v článku 7 a po posúdení overovateľom sa môžu pri uplatňovaní článku 9 ods. 4 použiť aj iné metódy, ako je napríklad priame meranie CO_{2eq} či laboratórne testovanie.

Metóda určovania fugitívnych a uniknutých emisií TtW

Fugitívne a uniknuté emisie sú emisie spôsobené množstvom paliva, ktoré sa nedostane do spaľovacej komory spaľovacej jednotky alebo ktoré jednotka spotrebújúca palivo nespotrebuje, pretože sa nespálilo alebo bolo odvetrané či uniklo zo systému. Na účely tohto nariadenia sa zohľadňujú fugitívne a uniknuté emisie ako percento hmotnosti paliva použitého v jednotke spotrebujúcej palivo. Určené hodnoty sú uvedené v prílohe II.

Metódy určovania faktorov odmeny spojených s náhradnými zdrojmi energie

V prípade, že sa na palube inštalujú náhradné zdroje energie, môže sa uplatniť faktor odmeny za náhradné zdroje energie. V prípade veternej energie sa takýto faktor odmeny určí takto:

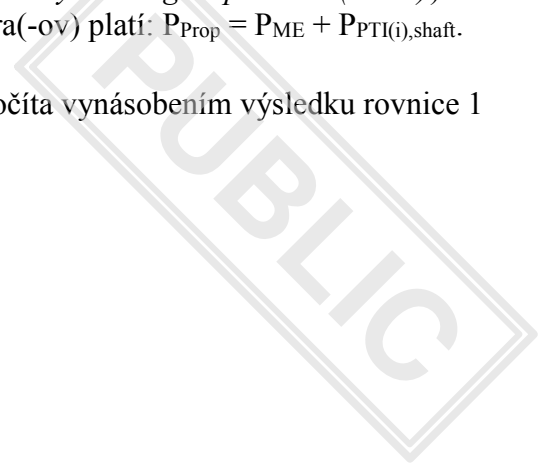
Faktor odmeny za náhradný zdroj energie – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

kde:

- P_{Wind} je dostupný efektívny výkon pohonných systémov poháňaných aj veternou energiou a vypočíta sa ako $f_{eff} * P_{eff}$ v súlade s usmerneniami z roku 2021 k zaobchádzaniu s inovačnými technológiami energetickej efektívnosti na výpočet a overovanie dosiahnutej EEDI a EEXI (MEPC.1/Circ.896) (*guidelines on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI*);
- P_{Prop} je výkon pohonného systému lode a zodpovedá P_{ME} , ako sa vymedzuje v usmerneniach z roku 2018 k metóde výpočtu dosiahnutého indexu energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia (EEDI) pre nové lode (rezolúcia IMO MEPC.308(73) v znení zmien) (*guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new*

ships) a v usmerneniach z roku 2021 k metóde výpočtu dosiahnutého indexu energetickej efektívnosti existujúcich lodí (EEXI) (rezolúcia IMO MEPC.333(76)) (*guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency existing ships index (EEXI)*). V prípade namontovania hriadeľového(-ých) motora(-ov) platí: $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$.

Index intenzity skleníkových plynov lode sa potom vypočíta vynásobením výsledku rovnice 1 faktorom odmeny.



URČENÉ EMISNÉ FAKTORY

Určené emisné faktory uvedené v nasledujúcej tabuľke sa použijú na určenie indexu intenzity skleníkových plynov uvedeného v prílohe I k tomuto nariadeniu, a to s výnimkou prípadov, keď sa spoločnosti pri uplatňovaní článku 9 ods. 3 a 4 odklonia od týchto určených emisných faktorov.

V tabuľke:

TBM znamená „má sa merať“,

N/A znamená „nie je k dispozícii“,

pomlčka znamená „neuplatňuje sa“.

E je stanovená v súlade s metodikami stanovenými v časti C prílohy V a časti B prílohy VI k smernici (EÚ) 2018/2001.

Ak sa v políčku uvádza TBM alebo N/A, použije sa najvyššia určená hodnota triedy paliva nachádzajúca sa v tom istom stĺpci. Ak sa pre konkrétnu triedu paliva uvádza vo všetkých políčkach toho istého stĺpca len TBM alebo N/A, použije sa určená hodnota najmenej priaznivého reťazca výroby fosílnych palív.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT		TtW			
Trieda paliva	Názov reťazca výroby	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO _{2eq} WtT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Trieda jednotiek spotrebujúcich palivo	C _{fCO₂} $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fCH₄} $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fN₂O} $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{slíp} Ako % hmotnosti paliva použitého motorom
Fosílna palivá	HFO ISO 8217 triedy od RME po RMK	0,0405	13,5	všetky spaľovacie motory	3 114	0,00005	0,00018	–
	LSFO	0,0405	13,2 surový 13,7 zmes	všetky spaľovacie motory	3,151	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	ULSFO	0,0405	13,2	všetky spaľovacie motory	3,114	0,00005	0,00018	-
	VLSFO	0 041	13,2	všetky spaľovacie motory	3,206	0,00005	0,00018	-
	LFO ISO 8217 triedy od RMA po RMD	0,041	13,2	všetky spaľovacie motory	3 151	0,00005	0,00018	-
	MDO MGO ISO 8217 triedy od DMX po DMB	0,0427	14,4	všetky spaľovacie motory	3,206	0,00005	0,00018	-
	LNG	0,0491	18,5	LNG Otto (dvojpalivový motor, stredná rýchlosť)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť)				1,7
				LNG Diesel (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť)				0,2
				LBSI				neuplatňuje sa
	LPG	0,046	7,8	všetky spaľovacie motory	3,030 bután 3,000 propán	TBM	TBM	neuplatňuje sa
	H2 (zemný plyn)	0,12	132	palivové články	0	0	-	=
spaľovací motor				0	0	TBM		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	NH3 (zemný plyn)	0,0186	121	bez motora	0	0	TBM	-
	metanol (zemný plyn)	0,0199	31,3	všetky spaľovacie motory	1,375	TBM	TBM	-
Kvapalné biopalivá	etanol, reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001	hodnota stanovená v prílohe III k smernici (EÚ) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	všetky spaľovacie motory	1,913	TBM	TBM	-
	bionafta, reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	2,834	TBM	TBM	-
	hydrogen ačne rafinova ný rastlinný olej (HVO), reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	3,115	0,00005	0,00018	-
	svapalnený biometán ako dopravné palivo (bio-LNG), reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			LNG Otto (dvojpali- vový motor, stredná rýchlosť)				3,1
				LNG Otto (dvojpali- vový motor, pomalá rýchlosť)	2,750	0	0,00011	1,7
				LNG Diesel (dvojpali- vový motor)				0,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
				LBSI				neuplatňuje sa	
	biometanol, reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	1,375	TBM	TBM	–	
	iné reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	3,115	0,00005	0,00018	–	
Plynné biopalivá	bio-H2 reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001	hodnota stanovená v prílohe III k smernici (EÚ) 2018/2001	neuplatňuje sa	palivové články	0	0	0	–	
				spaľovací motor	0	0	TBM		
Palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (RFNBO) – e-palivá	e-nafta	0,0427	neuplatňuje sa	všetky spaľovacie motory	3,206	0,00005	0,00018	–	
	e-metanol	0,0199	neuplatňuje sa	všetky spaľovacie motory	1,375	0,00005	0,00018	–	
	e-LNG	0,0491	neuplatňuje sa	LNG Otto (dvojpaliivý motor, stredná rýchlosť)	2 750	0	0,00011	3,1	
				LNG Otto (dvojpaliivý motor, pomalá rýchlosť)				1,7	
				LNG Diesel (dvojpaliivý motor)				0,2	
				LBSI				neuplatňuje sa	
e-H2	0,12	neuplatňuje sa	palivové články	0	0	0	–		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
				spaľovací motor	0	0	TBM		
	e-NH3	0,0186	neuplatňuje sa	palivové články	0	neuplatňuje sa	TBM	neuplatňuje sa	
				spaľovací motor	0	neuplatňuje sa	TBM	neuplatňuje sa	
	e-LPG	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa		neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	
	E-DME	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa		neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	-	
Iné	elektrina	-	ENERGETICKÝ MIX EÚ	pobrežné zásobovanie elektrinou (OPS)	-	-	-	-	

V stĺpci 1 sa uvádza trieda palív, konkrétne fosilne palivá, kvapalné biopalivá, plynné biopalivá, e-palivá.

V stĺpci 2 sa uvádza názov alebo reťazec výroby príslušných palív v rámci triedy.

V stĺpci 3 sa uvádza dolná výhrevnosť palív vyjadrená v [MJ/g]. V prípade kvapalných biopalív sa hodnoty energetického obsahu na základe hmotnosti (dolná výhrevnosť, MJ/kg) stanovené v prílohe III k smernici (EÚ) 2018/2001 prepočítajú na MJ/g a použijú sa.

V stĺpci 4 sa uvádzajú emisné faktory WtT GHG v [gCO_{2eq}/MJ]. V prípade kvapalných biopalív sa určené hodnoty vypočítajú pomocou hodnôt *E* stanovených v súlade s metodikami stanovenými v časti C prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001 pre všetky kvapalné biopalivá okrem bio-LNG a v časti B prílohy VI k tejto smernici pre bio-LNG a na základe určených hodnôt súvisiacich s konkrétnym biopalivom používaným ako dopravné palivo a s jeho výrobným reťazcom stanoveným v časti D a E prílohy V k uvedenej smernici pre všetky kvapalné biopalivá okrem bio-LNG a v časti D prílohy VI k tejto smernici pre bio-LNG. Hodnoty *E* sa však musia upraviť odpočítaním pomeru hodnôt uvedených v stĺpci 6 (*c_f*_{CO₂}) a stĺpci 3 (LCV). Vyžaduje sa to v tomto nariadení, v ktorom sa oddeľujú výpočty WtT a TtW, aby sa zabránilo dvojitému započítaniu emisií.

V prípade RFNBO sa určené hodnoty počítajú metodikou z delegovaného aktu prijatého na základe článku 28 ods. 5 smernice (EÚ) 2018/2001³⁰.

³⁰ Alebo sa počítajú na základe zodpovedajúcich ustanovení zmenenej smernice v závislosti do pokroku spoluzákonnodarcov.

V stĺpci 5 sa uvádzajú hlavné typy/triedy jednotiek spotrebujúcich palivo, ako sú dvojtaktný a štvortaktný spaľovací motor s dieselovým alebo Ottovým cyklom, zážihové motory s chudobnou zmesou (LBSI), plynové turbíny, palivové články atď.

V stĺpci 6 sa uvádza emisný faktor C_f pre CO_2 v $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$. Použijú sa hodnoty emisných faktorov špecifikované v nariadení (EÚ) 2015/757. V prípade všetkých palív, ktoré nie sú uvedené v nariadení (EÚ) 2015/757, sú určené hodnoty uvedené v tabuľke.

V stĺpci 7 sa uvádza emisný faktor C_f pre metán v $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$. V prípade LNG palív je C_f pre metán stanovený na nulu.

V stĺpci 8 sa uvádza emisný faktor C_f pre oxid dusný v $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$.

V stĺpci 9 sa uvádza časť paliva stratená ako fugitívne a uniknuté emisie (C_{slip}) meraná ako percento hmotnosti paliva použitého konkrétnou jednotkou spotrebujúcou palivo. V prípade palív, ako je LNG, pre ktoré existujú fugitívne a uniknuté emisie, sa množstvo fugitívnych a uniknutých emisií uvedených v tabuľke vyjadří percentom hmotnosti použitého paliva (hodnoty C_{slip} uvedené v stĺpci 9 tabuľky sa vypočítajú pri 50 % plného zaťaženia motora).

VZORCE NA VÝPOČET BILANCIE SÚLADU A NÁPRAVNÝCH SANKCIÍ stanovených
v článku 20 ods. 1a

A. VZOREC NA VÝPOČET BILANCIE SÚLADU LODE

Na účely výpočtu bilancie súladu lode sa uplatňuje tento vzorec:

Bilancia súladu [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

kde:

gCO_{2eq}	
GHGIE _{target}	Limit intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode podľa článku 4 ods. 2 tohto nariadenia
GHGIE _{actual}	Ročná priemerná intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode vypočítaná za relevantné nahlasované obdobie

Do 31. decembra 2029 môže spoločnosť za každú loď, ktorá má ťadovú triedu IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennú ťadovú triedu, požiadať o vylúčenie dodatočnej energie spotrebovanej pri plavbe v podmienkach ťadu a/alebo z dôvodu ťadovej triedy IA alebo IA Super. V tomto prípade sa na výpočet bilancie súladu uvedenej vyššie hodnoty M_i nahradia upravenou hmotnosťou paliva M_{iA} vymedzenou v prílohe IV a hodnota GHGIE_{actual}, ktorá sa má použiť na výpočet bilancie súladu, sa prepočíta so zodpovedajúcimi hodnotami M_{iA} .

B. VZOREC NA VÝPOČET NÁPRAVNEJ SANKCIE STANOVENEJ V ČLÁNKU 20 ODS. 1A

Výška nápravnej sankcie stanovenej v článku 20 ods. 1a sa vypočíta takto:

Nápravná sankcia =	$\frac{ (\text{bilancia súladu}) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
-----------------------	--

1. nápravná sankcia	2. je v EUR
3. abs(bilancie súladu)	4. je absolútna hodnota bilancie súladu
5. 41000	6. je 1 metrická tona VLSFO, ktorá zodpovedá 41000 MJ
7. 2400	8. je suma, ktorá sa má zaplatiť v EUR za ekvivalent metrických ton VLSFO

VÝPOČET UPRAVENEJ HMOTNOSTI PALIVA PRE PLAVBU V PODMIENKACH ĽADU

V tejto prílohe sa opisuje spôsob výpočtu:

- dodatočnej energie spotrebovanej z dôvodu technických charakteristík lode, ktorá má ľadovú triedu IA alebo IA Super alebo rovnocennú ľadovú triedu
- dodatočnej energie spotrebovanej loďou ľadovej triedy IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy pri plavbe v podmienkach ľadu
- upravenej hmotnosti [Mi A] po odpočítaní dodatočnej energie priradenej ku každému palivu i

Dodatočná energia spotrebovaná z dôvodu ľadovej triedy

Dodatočná spotreba energie vyplývajúca z technických charakteristík lode, ktorá má ľadovú triedu IA alebo IA Super alebo rovnocennú ľadovú triedu, sa vypočíta takto:

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

kde $E_{\text{voyages, total}}$ označuje celkovú energiu spotrebovanú pri všetkých plavbách a $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ dodatočnú spotrebu energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu.

Celková energia spotrebovaná pri všetkých plavbách sa vypočíta pomocou tohto vzorca:

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

kde $M_{i, \text{voyages, total}}$ označuje hmotnosť paliva i spotrebovaného pri všetkých plavbách v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a LCV_i označuje dolnú výhrevnosť paliva i.

Dodatočná energia spotrebovaná pri plavbe v podmienkach ľadu

Dodatočná spotreba energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu sa vypočíta takto:

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

kde $E_{\text{voyages, open water}}$ označuje energiu spotrebovanú pri plavbách na otvorenej vode a $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ upravenú energiu spotrebovanú v podmienkach ľadu.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ nesmie byť vyššia ako $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

Energia spotrebovaná pri plavbách, ktoré zahŕňajú len plavbu na otvorenej vode, sa vypočíta takto:

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

kde *Evoyages, ice conditions* označuje energiu spotrebovanú pri plavbe v podmienkach ľadu, ktorá sa vypočíta takto:

$$Evoyages, ice conditions = \sum Mi voyages, ice conditions \times LCVi$$

kde *Mi, voyages, ice conditions* označuje hmotnosť paliva i spotrebovaného pri plavbe v podmienkach ľadu.

Upravená energia spotrebovaná pri plavbe v podmienkach ľadu sa vypočíta takto:

$$Evoyages, ice conditions, adjusted = Dice conditions \times (E/D)open water$$

kde:

Dice conditions označuje agregovanú vzdialenosť preplávanú v podmienkach ľadu v rámci rozsahu pôsobnosti nariadenia.

(E/D)open water označuje spotrebu energie na vzdialenosť preplávanú na otvorenej vode, ktorá sa vypočíta takto:

$$(E/D)open water = (Evoyages, total - Evoyages, ice conditions) / (Dtotal - Dice conditions)$$

kde:

E voyages, ice conditions označuje spotrebu energie pri plavbe v podmienkach ľadu a

D total je celková vzdialenosť preplávaná za rok v rámci rozsahu pôsobnosti nariadenia.

Celková dodatočná energia súvisiaca s ľadom spotrebovaná z dôvodu ľadovej triedy a pri plavbe v podmienkach ľadu

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

Upravená hmotnosť [*Mi A*]

Spoločnosť pridelí celkovú dodatočnú energiu súvisiacu s ľadom $E_{\text{additional ice}}$ rôznym palivám i používaným počas roka, a to s týmito podmienkami:

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

Pre každé palivo *i* platí, že $E_{\text{additional ice}} \leq M_i * LCV_i$

Upravená hmotnosť paliva [*Mi A*] sa vypočíta takto:

$$M_{iA} = M_i - E_{\text{additional ice}} / LCV_i$$