



Bruselj, 14. maj 2022  
(OR. en)

9278/22

LIMITE

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

---

---

Medinstitucionalna zadeva:  
2021/0210(COD)

---

---

## POROČILO

---

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. dok. Kom.:	10327/21 INIT+ ADD 1-3
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES – splošni pristop

---

## I. UVOD

1. Komisija je 14. julija 2021 Evropskemu parlamentu in Svetu v okviru svežnja „Pripravljene na 55“ (v nadaljnjem besedilu: sveženj) predložila predlog uredbe o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu (v nadaljnjem besedilu: predlog „FuelEU za pomorstvo“)<sup>1</sup>.
2. Glavni cilj tega predloga je povečati povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih v pomorskem sektorju ter njihovo dosledno uporabo, ob hkratnem zagotavljanju nemotenega pomorskega prometa in preprečevanju izkrivljanj na notranjem trgu. Njegove glavne določbe se nanašajo predvsem na naslednje vidike:

---

<sup>1</sup> ST 10327/21, ADD 1, ADD 2 in ADD 3.

- i) področje uporabe, in sicer kar zadeva velikost zadevnih ladij in geografski obseg;
  - ii) cilje zmanjšanja intenzivnosti emisij toplogrednih plinov porabljene energije na ladijskem krovu;
  - iii) obseg zahtev glede oskrbe z električno energijo z obale ali drugih brezemisijskih tehnologij za zasidrane ladje;
  - iv) certificiranje goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv ter
  - v) upravljanje teh novih obveznosti (vključno s kaznimi, ki se naložijo družbam v primeru, da njihove ladje ne izpolnjujejo ustreznih zahtev, in dodelitvijo prihodkov v zvezi s temi kaznimi, skladu za inovacije).
3. Predlog „FuelEU za pomorstvo“ je povezan tudi z Uredbo (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju<sup>2</sup> ter z drugimi predlogi iz svežnja, zlasti predlogu o energiji iz obnovljivih virov (t. i. RED), o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (t. i. AFIR) in o sistemu trgovanja z emisijami (EU ETS).

## II. PREUČITEV V DRUGIH INSTITUCIJAH

4. Evropski parlament je določil, da bo za predlog „FuelEU za pomorstvo“ pristojen Odbor za promet in turizem (TRAN), za poročevalca pa je bil imenovan Jörgen Warborn (SE, PPE). Evropski parlament naj bi stališče sprejel na plenarnem zasedanju septembra 2022.
5. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o navedenem predlogu sprejel 8. decembra 2021, Evropski odbor regij pa se je odločil, da ne bo podal mnenja.

---

<sup>2</sup> UL L 123 19.5.2015.

### III. TRENTNO STANJE V SVETU

6. Delovna skupina za pomorski promet je predlog začela obravnavati septembra 2021. Oceno učinka, ki jo je pripravila Komisija, je preučevala 1. in 13. septembra 2021.
7. Ministri in ministrice za promet so na seji Sveta PTE 9. decembra 2021 imeli orientacijsko razpravo o nadaljnjem delu v zvezi s to zadevo.
8. Med francoskim predsedovanjem je delovna skupina še naprej redno in intenzivno razpravljala, najprej v tematskih sklopih, nato pa na podlagi celostnih predlogov.
9. Odbor stalnih predstavnikov je v pogovorih 13. aprila 2022 skušal poglobiti zadevno razpravo in od delegacij pridobiti smernice glede naslednjih treh vidikov: i) področja uporabe, ki sicer v zvezi z velikostjo zadevnih ladij in geografskim obsegom obveznosti, (ii) ravni ciljev v smislu ogljične intenzivnosti in (iii) upoštevanja goriv. Stališča, ki so bila izražena na seji Odbora stalnih predstavnikov, so pokazala, da parametri, ki jih je predsedstvo določilo v zvezi s temi tremi vidiki, le odražajo neko ravnotežje.
10. Odbor stalnih predstavnikov je 20. maja 2022 v okviru priprav na sejo Sveta PTE (promet), ki bo 2. junija 2022, preučil kompromisno besedilo, ki ga je pripravilo predsedstvo; besedilo je priloženo poročilu ST 8882/22 in se osredotoča na naslednje vidike:
  - a) nekatere opredelitve so bile dodane ali spremenjene, da bi zagotovili boljše razumevanje besedila in njegovo usklajenost;
  - b) revidiran je bil obseg zahtev glede oskrbe z električno energijo z obale, da bi naložene obveznosti usmerili predvsem v ladje, priveze na pomolu, bolje uredili izvzetja, zagotovili usklajenost s predlogom AFIR in državam članicam omogočili, da obveznosti, ki so že naložene ladjam, privezanim na pomolu, razširijo tudi na ladje na sidriščih v pristaniščih;
  - c) določbe o vlogah družb, preveriteljev in javnih organov ter o postopkih za spremljanje, poročanje in preverjanje so bile pojasnjene in poostrene s ciljem zagotoviti trdnejši sistem upravljanja. Delo preveriteljev je tako boljše urejeno, javni organi pa lahko izvajajo dopolnilne preglede;

- d) določbe o mehanizmih prilagodljivosti so bile revidirane, da bi obrazložili njihovo področje uporabe in preprečili izogibanje uredbi;
- e) glavne določbe o globah in kaznih so bile temeljito spremenjene, da bi zagotovili usklajenost in trdnost sistema izvrševanja, ki ga predvideva uredba, ter spoštovanje pravnih sistemov držav članic. V zvezi s tem je bila določba iz predloga Komisije, ki zadeva namenitev prihodkov, ustvarjenih s kaznimi, za sklad za inovacije, nadomeščena s sistemom za dodelitev teh prihodkov državam članicam, pri čemer naj bi prednost še vedno imela uporaba teh prihodkov v podporo energetskemu preoblikovanju sektorja pomorskega prevoza, ter
- f) priloge, ki zadevajo metodologijo za izračun intenzivnosti emisij toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, privzete emisijske faktorje in izračun kazni, so bile poenostavljene in delno preoblikovane, da bi izboljšali razumevanje njihovih zelo tehničnih vidikov in njihovo usklajenost z direktivo RED.
11. V tem kompromisnem besedilu je spremenjena večina vidikov predloga Komisije, s čimer je zadoščeno zahtevam in prošnjam številnih delegacij, hkrati pa sta ohranjena njegov splošni pristop in raven njegovega prispevka k cilju svežnja.
12. Kljub temu so se nekatere delegacije na seji Odbora stalnih predstavnikov 20. maja 2022 spraševale, ali so bile njihove lokalne specifičnosti z izvezji ali obravnavo posebnih primerov vendarle dovolj upoštevane, spet druge pa so želele, da bi se dodatno spodbujalo povpraševanje po trajnostnih gorivih, zlasti najčistejših.
13. Spričo tehtnosti teh vprašanj je predsedstvo, s ciljem doreči kompromisno besedilo, delegacijam predstavilo spremembe za sejo. Večina delegacij je te spremembe pozdravila, medtem ko so nekatere druge izrazile pomisleke glede učinkovitosti predlaganih ukrepov, s katerimi naj bi spodbudili povpraševanje po najčistejših trajnostnih gorivih. Nekatere delegacije so obenem prosile za več časa, da bi lahko analizirale zadevne spremembe za sejo, zlasti spremembe v zvezi z možnim negativnim učinkom ukrepa za spodbujanje uporabe goriv, imenovanih „RFNBO“ (to so obnovljiva tekoča in plinasta goriva nebiološkega izvora, namenjena uporabi v prometu).

14. Vsled temeljitemu razmisleku o predlogih, ki so jih delegacije podale na seji Odbora stalnih predstavnikov 20. maja 2022, je predsedstvo, zato da bi lahko dosegli dogovor o splošnem pristopu, pripravilo kompromisno besedilo, ki je priloženo temu poročilu. To kompromisno besedilo ustreza besedilu iz priloge k poročilu ST 8842/22, ki je bilo posodobljeno s spremembami za sejo, predloženimi na seji Odbora stalnih predstavnikov 20. maja 2022, ter dodatno spremembo<sup>3</sup> v zvezi s popravkom morebitnega negativnega učinka ukrepa za spodbujanje uporabe goriv „RFNBO“<sup>4</sup>.

#### IV. ZAKLJUČEK

12. Odbor stalnih predstavnikov naj zato:

- preuči in odobri besedilo iz priloge k temu dopisu, da bi lahko dosegli dogovor o splošnem pristopu;
- priporoči, da Svet na seji Sveta PTE (promet) 2. junija 2022 doseže dogovor o splošnem pristopu glede predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljčnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES.

---

<sup>3</sup> Predlaga se zlasti zmanjšanje vrednosti multiplikatorja v Prilogi I.

<sup>4</sup> Kompromisno besedilo lahko vključuje tudi tehnične popravke ali popravke v zvezi z obliko.

2021/0210 (COD)

Predlog

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

**z dne ...**

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>5</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>6</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

---

<sup>5</sup> UL C , , str. .

<sup>6</sup> UL C , , str. .

- (1) Pomorski prevoz predstavlja približno 75 % zunanje trgovine EU in 31 % notranje trgovine v EU v smislu obsega. Hkrati ladijski promet v pristaniščih Evropskega gospodarskega prostora ali iz njih predstavlja približno 11 % vseh emisij CO<sub>2</sub> v EU iz prometa in 3–4 % skupnih emisij CO<sub>2</sub> v EU. Letno se v pristaniščih držav članic vkrca ali odkrca 400 milijonov potnikov, od tega približno 14 milijonov na ladjah za križarjenje. Pomorski prevoz je zato bistven sestavni del evropskega prometnega sistema in je ključnega pomena za evropsko gospodarstvo. Trg pomorskega prevoza je podvržen močni konkurenciji med gospodarskimi subjekti v Uniji in zunaj nje, za kar so enaki konkurenčni pogoji nejni. Čeprav ti in uspeh trga pomorskega prevoza in njegovih gospodarskih subjektov temeljita na jasnem in usklajenem okviru politike, v katerem lahko upravljavci pomorskega prevoza, pristanišča in drugi akterji v sektorju delujejo na podlagi enakih možnosti. Kadar pride do izkrivljanja trga, so lahko upravljavci ladij ali pristanišča postavljeni v slabši položaj v primerjavi s konkurenti v sektorju pomorskega prevoza ali v drugih prometnih sektorjih. To pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti industrije pomorskega prevoza ter izgubo povezljivosti za državljane in podjetja.
- (2) Za okrepitev podnebne zaveze Unije v okviru Pariškega sporazuma, sprejetega na podlagi Okvirne konvencije OZN o spremembi podnebja<sup>7</sup> (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum) je namen Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti (evropska podnebna pravila)<sup>8</sup> najmanj 55-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990, s čimer za Unijo odpira pot, da do leta 2050 postane podnebno nevtralna. Poleg tega so potrebni različni dopolnilni instrumenti politike, da bi se spodbudila uporaba trajnostno proizvedenih obnovljivih in nizkoogljčnih goriv, tudi v sektorju pomorskega prevoza. Potrebna razvoj in uvajanje tehnologije se morata začeti že do leta 2030, da bi se pripravili na veliko hitrejše poznejše spremembe.

<sup>7</sup> UL L 282, 19.10. 2016, str. 4.

<sup>8</sup> UL L 243, 9.7.2021.

- (3) V okviru prehoda goriv na obnovljiva in nizkoogljična goriva in nadomestne vire energije je bistveno, da se zagotovi pravilno delovanje trga pomorskega prevoza v EU in poštna konkurenca na njem, kar zadeva pomorska goriva, ki ne predstavljajo znaten delež stroškov upravljavcev ladij. Različne potrebe po gorivu v državah članicah lahko znatno vplivajo na gospodarsko uspešnost upravljavcev ladij in negativno vplivajo na konkurenco na trgu. Zaradi mednarodne narave ladijskega prometa lahko upravljavci ladij kupa goriv z gorivom zlahka opravijo v tretjih državah in prevažajo velike količine goriva. To lahko povzroči uhajanje ogljika in škodljivo vpliva na konkurenčnost sektorja, če razpoložljivosti obnovljivih in nizkoogljčnih goriv v pomorskih pristaniščih pod jurisdikcijo države članice ne spremljajo zahteve za njihovo uporabo, ki veljajo za vse upravljavce ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo držav članic ali iz njih izplujejo. Zato bi morala ta uredba določati ukrepe za zagotovitev, da bo prodor obnovljivih in nizkoogljčnih goriv na trg pomorskih goriv potekal v razmerah poštene konkurence na trgu pomorskega prevoza v EU.
- (4) Da bi imela učinek na vse dejavnosti v sektorju pomorskega prevoza, bi se morala ta uredba zato uporabljati za polovico energije, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča zunaj jurisdikcije države članice, polovico energije, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe z odhodom iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice in prihodom v pristanišče zunaj jurisdikcije države članice, za vso energijo, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice, in za energijo, porabljeno med privezom v pristanišču pod jurisdikcijo države članice. Takšna uporaba zagotavlja učinkovitost te uredbe, med drugim s povečevanjem pozitivnega vpliva takšnega okvira na okolje. Hkrati takšen okvir omejuje tveganje postankov v pristaniščih z namenom izogibanja in tveganje preselitve dejavnosti preusmerjanja izven Unije. Da bi se zagotovilo nemoteno delovanje pomorskega prometa ter preprečilo izkrivljanje notranjega trga, bi morala za enake konkurenčne pogoje med upravljavci pomorskega prevoza in med pristanišči za vse poti s prihodi ali odhodi iz pristanišč pod jurisdikcijo držav članic ter za priveze ladij v teh pristaniščih veljati dosledna pravila iz te uredbe.

- (5) Pravila iz te uredbe bi se morala na nediskriminatoren način uporabljati za vse ladje ne glede na njihovo zastavo. Zaradi skladnosti s pravili Unije in mednarodnimi pravili na področju pomorskega prevoza bi se ta uredba morala osredotočati na ladje z bruto tonažo nad 5000 ton ter se ne bi smela uporabljati za vojne ladje, pomožne vojaške ladje, ribiške ladje, ladje za predelavo rib, lesene ladje enostavne gradnje, ladje brez mehanskega pogona ali državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene. Čeprav slednje ladje z bruto tonažo nad 5000 ton predstavljajo zgolj približno 55 % vseh ladij, ki se ustavljajo v pristaniščih v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta, so odgovorne za veliko večino emisij ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>) iz pomorskega sektorja. Komisija bi morala redno ponovno ocenjevati stanje, da bi sčasoma razširila področje uporabe na ladje z bruto tonažo pod 5000.
- (5a) Državam članicam, ki na svojem ozemlju nimajo pomorskih pristanišč, ki nimajo akreditiranih preveriteljev, pod njihovo zastavo ne pluje nobena ladja, ki bi spadala na področje uporabe te uredbe, in prav tako niso države upravljavke v smislu te uredbe, ne bi bilo treba sprejeti nobenih ukrepov v zvezi s tovrstnimi zahtevami iz te uredbe, če so ti pogoji izpolnjeni.
- (5b) Ob upoštevanju posebnih značilnosti in omejitev najbolj oddaljenih regij Unije, zlasti njihove oddaljenosti in otoške lege, bi bilo treba posebno pozornost nameniti ohranjanju njihove dostopnosti in učinkovite povezanosti prek pomorskega prometa. Zato bi bilo treba v področje uporabe te uredbe vključiti le polovico energije, porabljene za plovbe z odhodom iz pristanišča ali prihodom v pristanišče postanka v najbolj oddaljeni regiji. Iz istih razlogov bi bilo treba dovolitičasne izjeme za potovanja med pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji in drugim pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji ter za energijo, porabljeno med njihovim postankom v pristanišču v teh najbolj oddaljenih regijah.
- (5c) Da bi se upoštevala poseben položaj otoških regij, kot je poudarjeno v členu 174 Pogodbe, in potreba po ohranitvi povezanosti otokov in obrobnieregij z osrednjimi regijami Unije, bi bilo treba dovolitičasne izjeme za plovbe, ki jih opravljajo potniške ladje, ki niso potniške ladje za križarjenje, med pristaniščem postanka pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem postanka pod jurisdikcijo iste države članice, ki se nahaja na otoku, na katerem ima stalno prebivališče manj kot 200 000 oseb.

- (5d) Obveznosti javne službe med Ciprom in drugimi državami članicami bi bilo treba začasno izvzeti. Dejansko že več kot dve desetletji ni pomorske povezave med Ciprom in celinsko Evropo. V odziv na nujno potrebo po zagotavljanju storitve splošnega pomena in povezanosti ter ekonomske, socialne in teritorialne kohezije so v teku prizadevanja za vzpostavitev takšne povezave v okviru obveznosti javne službe.
- (5e) Zaradi povečanih stroškov ladijskega prevoza za plovila, ki ne izpolnjujejo zahtev iz te uredbe, bi bilo treba obravnavati tveganje izogibanja določbam te uredbe, zlasti v segmentu trgovine z linijskimi kontejnerskimi ladjami. Postanki v pristaniščih v bližini Unije zaradi omejevanja stroškov, povezanih z zagotavljanjem skladnosti s to uredbo, ne bi samo zmanjšali pričakovanih okoljskih koristi in znatno ogrozili doseganje ciljev te uredbe, temveč bi lahko povzročili dodatne emisije, saj bi se zaradi izogibanja uporabi te uredbe prepotovala daljša razdalja. Zato je primerno iz koncepta pristanišča postanka izključiti nekatere postanke v pristaniščih zunaj Unije. Ta izključitev bi morala veljati predvsem za pristanišča v bližini Unije, kjer je tveganje postankov zaradi izogibanja največje. Meja 300 navtičnih milj predstavlja sorazmeren odziv na to tveganje, saj je pri takšni meji tveganje izogibanja uravnoteženo z dodatnim bremenom. Poleg tega bi morale biti iz koncepta pristanišča postanka izključene le kontejnerske ladje in pristanišča, katerih glavna dejavnost je pretovarjanje kontejnerjev. Pri takšnih pošiljkah tveganje izogibanja vključuje tudi premik pristaniškega vozlišča v pristanišča zunaj Unije, zaradi česar ima izogibanje še hujši učinek. Zato in ker v okviru IMO ni predpisan obvezni sistem uporabe obnovljivih in nizkoogljivih goriv za mednarodne plovbe na svetovni ravni s podobno ravnjo ambicij, kot jo imajo zahteve iz te uredbe, se ustavljanje kontejnerskih ladij v sosednjem pristanišču za pretovarjanje kontejnerjev ne bi smelo šteti za ustavljanje v pristaniščih postanka v smislu te uredbe. Za zagotovitev sorazmernosti in enake obravnave ukrepa bi bilo treba upoštevati ukrepe v tretjih državah, ki imajo enakovreden učinek kot ta uredba.

- (5f) Plovba v ledu in tehnične lastnosti ladij, kategoriziranih za plovbo v ledu, povzročajo dodatne stroške v pomorskem prometu, zlasti v severnih delih Baltskega morja, ki bi se lahko s to uredbo še povečali. Te dodatne stroške, ki jih imajo ladje, kategorizirane za plovbo v ledu, zaradi plovbe v ledu in zaradi svojih tehničnih lastnosti bi bilo zato treba zmanjšati, da se vzpostavijo enaki konkurenčni pogoji kot za druge ladje. V ta namen bi bilo treba družbam začasno dovoliti, da za ladje, kategorizirane za plovbo v ledu, uporabijo prilagojene količine energije, porabljene na krovu. Komisija bi morala pred morebitnim posiljšanim tega ukrepa ponovno oceniti potrebo po takšnem mehanizmu in metodologijo za bolj zanesljivost pri spremljanju podatkov, potrebnih za poročanje o razdalji plovbe v ledu in dodatni porabljeni energiji.
- (5g) Da bi lahko vzpostavili jasen in predvidljiv pravni okvir ter tako spodbudili razvoj trga in uporabo najbolj trajnostnih in inovativnih tehnologij za goriva s potencialom rasti, ki bo omogočil zadovoljevanje prihodnjih potreb, je glede na ocenjene kratkoročne in srednjeročne stroške proizvodnje obnovljivih goriv nebiološkega izvora ter zaradi njihovega znatnega potenciala za razogljičenje za ta goriva treba zagotoviti namensko spodbudo. Če so sintetična goriva proizvedena iz obnovljivih virov električne energije in je ogljik zajet neposredno iz zraka, lahko ta goriva dosežejo do 100 % prihrankov emisij v primerjavi s fosilnimi gorivi. V primerjavi z drugimi vrstami trajnostnih goriv je njihova velika prednost tudi učinkovita raba virov med proizvodnim procesom (zlasti glede potreb po vodi). Vendar so njihovi proizvodni stroški trenutno veliko višji od tržne cene konvencionalnega goriva in glede na napovedi naj bi tako ostalo tudi v srednjeročnem obdobju. Zato bi bilo treba s to uredbo uvesti namenski in začasni multiplikator v podporo uvajanju te tehnologije.
- (6) Subjekt, odgovoren za skladnost s to uredbo, bi morala biti ladjarska družba, ki je opredeljena kot lastnik ladje ali katera koli druga organizacija ali oseba, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje ter je s prevzemom te odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja, ki se v Uniji izvaja z Uredbo (ES) št. 336/2006 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>9</sup>. Ta opredelitev temelji na opredelitvi pojma „družba“ v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757

---

<sup>9</sup> UL L 64, 4.3.2006, str. 1.

Evropskega parlamenta in Sveta<sup>10</sup> in je v skladu s svetovnim sistemom zbiranja podatkov, ki ga je leta 2016 vzpostavila Mednarodna pomorska organizacija (IMO).

- (6a) Medtem ko bi morala biti družba še naprej odgovorna za izpolnjevanje obveznosti spremljanja in poročanja iz te uredbe ter za plačilo popravilnih glob v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ in za spodbujanje uvajanja čistejših goriv, bi lahko subjekt, odgovoren za nakup goriva in/ali sprejemanje operativnih odločitev, ki temeljijo na intenzivnosti toplogrednih plinov energije, ki jo porabi ladja, s pogodbenimi dogovori s skladno v primeru primanjkljaja skladnosti družbi povrnil stroške popravilnih glob, ki se nahajajo iz pravljanja ladje, ali ji jih kako drugače nadomestil. Družba lahko na podlagi pogodbe od preveritelja zahteva, da izračuna zneske glob, ki ustrezajo upravljanju ladje s strani drugega subjekta v poročevalnem obdobju. V tej uredbi upravljanje ladje pomeni določanje tovora, ki ga prevažata ladja, poteka poti in hitrosti ladje.
- (7) Razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev zahtevata usklajen pristop k usklajevanju ponudbe, povpraševanja in zagotavljanja ustrezne distribucijske infrastrukture. Medtem ko sedanji evropski regulativni okvir proizvodnje goriva delno obravnava že z Direktivo (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>11</sup>, distribucijo goriva pa z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>12</sup>, obstaja tudi potreba po orodju, s katerim bi se doseglo večje povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih.
- (8) Čeprav instrumenti, ko so oblikovanje cen ogljika ali ciljne vrednosti v zvezi z ogljično intenzivnostjo dejavnosti, spodbujajo izboljšave na področju energijske učinkovitosti, niso primerni za doseganje znatnega kratko- in srednjeročnega prehoda na obnovljiva in nizkoogljična goriva. Zato je potreben poseben regulativni pristop, namenjen uvedbi obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih goriv ter nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.

---

<sup>10</sup> Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

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

<sup>12</sup> Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

- (9) Ukrepi politike za spodbujanje povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih bi morali temeljiti na ciljih in spoštovati načelo tehnološke nevtralnosti. V skladu s tem bi bilo treba določiti mejne vrednosti intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladij, ne da bi se predpisala uporaba točno določenega goriva ali tehnologije.
- (10) Spodbujati bi bilo treba razvoj in uvajanje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv z velikim potencialom za trajnostnost, komercialno zrelostjo ter velikim potencialom za inovacije in rast, da bi se izpolnile prihodnje potrebe. To bo podprlo oblikovanje inovativnih in konkurenčnih trgov goriv ter kratko- in dolgoročno zagotovilo zadostno dobavo trajnostnih pomorskih goriv, kar bo prispevalo k ambicijam Unije za razogljičenje prevoza. Hkrati pa okrepilo prizadevanja Unije za visoko raven varstva okolja. V ta namen bi morala biti primerna trajnostna pomorska goriva, proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, dela A in B, k Direktivi (EU) 2018/2001, in sintetična pomorska goriva. Zlasti trajnostna pomorska goriva, ki so proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, del B, k Direktivi (EU) 2018/2001, so bistvenega pomena, saj bo najbolj komercialno zrela tehnologija za proizvodnjo takšnih pomorskih goriv za razogljičenje pomorskega prevoza že kratkoročno na voljo.
- (11) Do posredne spremembe rabe zemljišč pride, kadar gojenje poljščin za biogoriva, druga tekoča biogoriva in biomasna goriva izpodrine tradicionalno proizvodnjo poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo. Zaradi takega dodatnega povpraševanja se povečuje pritisk na zemljišča, kmetijska zemljišča pa se lahko razširijo na območja z visoko zalogo ogljika, kot so gozdovi, mokrišča in šotišča, kar povzroči dodatne emisije TGP in izgubo biotske raznovrstnosti. Raziskave so pokazale, da je stopnja tega učinka odvisna od številnih dejavnikov, med drugim tudi od vrste surovin, uporabljenih za proizvodnjo goriva, od ravni dodatnega povpraševanja po surovinah, ki ga sproži uporaba biogoriv, tekočih biogoriv in biomasnih goriv, ter od obsega, v katerem so zemljišča z visoko zalogo ogljika zaščiteni na svetovni ravni. Ravni emisij TGP, ki jih povzroča posredna sprememba rabe zemljišč, ni mogoče nedvoumno določiti s stopnjo natančnosti, potrebno za določitev emisijskih faktorjev, ki jih zahteva uporaba te uredbe. Vendar obstajajo dokazi, da vsa goriva, proizvedena iz surovin, povzročajo različne stopnje posredne spremembe rabe zemljišč. Poleg emisij TGP, povezanih s posredno spremembo rabe zemljišč, ki lahko izniči nekatere ali vse prihranke emisij TGP pri posameznih biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih, posredna sprememba rabe zemljišč pomeni tveganje za biotsko raznovrstnost. To tveganje je še

posebno resno v povezavi s potencialno veliko širitvijo proizvodnje, na katero vpliva znatno povečanje povpraševanja. Zato se v skladu s to uredbo ne bi smela spodbujati goriva iz živil in krme. Direktiva (EU) 2018/2001 že omejuje prispevek trdnih biogoriv, tekočih biogoriv in biomasnih goriv k ciljem glede prihrankov emisij TGP v sektorju cestnega in železniškega prometa ter v zvezi s tem določa zgornjo mejo ob upoštevanju njihovih manjših koristi za okolje, manjše učinkovitosti v smislu potenciala za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in širših pomislekov glede trajnostnosti.

- (12) V pomorskem sektorju so ravni povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme trenutno zanemarljive, saj je danes več kot 99 % pomorskih goriv fosilnega izvora. Zato neprimernost goriv iz živil in krme v skladu s to uredbo zmanjšuje tudi tveganje upočasnitve razogljičenja prometnega sektorja, ki bi sicer lahko nastalo zaradi prehoda biogoriv iz poljščin iz cestnega v pomorski sektor. Bistvenega pomena je, da se takšen prehod čim bolj zmanjša, saj cestni promet ostaja daleč najbolj onesnažujoč prevozni sektor, pomorski prevoz pa trenutno uporablja pretežno fosilna goriva. Zato je primerno, da se prepreči ustvarjanje potencialno velikega povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme s spodbujanjem njihove uporabe v skladu s to uredbo. V skladu s tem je treba zaradi dodatnih emisij TGP in izgube biotske raznovrstnosti, ki jih povzročajo vse vrste goriv iz živil in krme, za ta goriva šteti, da imajo enake emisijske faktorje kot najmanj ugodna pot.
- (13) Dolga pripravljalna obdobja, povezana z razvojem in uvajanjem novih goriv in energijskih rešitev za pomorski prevoz, zahtevajo hitro ukrepanje ter vzpostavitev jasnega in predvidljivega dolgoročnega regulativnega okvira, ki bo olajšal načrtovanje in naložbe vseh zadevnih deležnikov. Tak regulativni okvir bo olajšal razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev za pomorski prevoz ter spodbudil naložbe deležnikov. V takem regulativnem okviru bi bilo treba opredeliti tudi mejne vrednosti intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladij do leta 2050. Te mejne vrednosti bi morale sčasoma postati ambicioznejše, da bi odražale pričakovani tehnološki razvoj ter povečano proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljicnih pomorskih goriv.

- (14) Ta uredba bi morala določati metodologijo in formulo, ki bi se morali uporabljati za izračun letne povprečne intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje. Ta formula bi morala temeljiti na porabi goriva, o kateri poročajo ladje in uporabiti ustrezne emisijske faktorje porabljenih goriv. V metodologiji bi se morala odražati tudi uporaba nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.
- (15) Da bi se zagotovila celovitejša slika okoljske učinkovitosti različnih virov energije, bi bilo treba učinkovitost goriv, kar zadeva toplogredne pline, ocenjevati po načelu „od vrtine do brazde“ ob upoštevanju vplivov proizvodnje, prevoza, distribucije in uporabe energije na krovu. S tem naj bi se spodbujale tehnologije in postopki pridobivanja, ki zagotavljajo manjši odtis toplogrednih plinov in dejanske koristi v primerjavi z obstoječimi konvencionalnimi gorivi.
- (16) Učinkovitost obnovljivih in nizkoogljčnih pomorskih goriv od vrtine do brazde bi bilo treba določiti z uporabo privzetih ali dejanskih in potrjenih emisijskih faktorjev, ki zajemajo emisije od vrtine do rezervoarja in emisije od rezervoarja do brazde. Vendar bi bilo treba emisijske faktorje od vrtine do rezervoarja in emisijske faktorje CO<sub>2</sub> od rezervoarja do brazde fosilnih goriv določati le z uporabo privzetih emisijskih faktorjev, kot je določeno v tej uredbi.
- (17) Za spodbujanje uporabe virov energije, ki zagotavljajo manjši skupni odtis TGP, je potreben celovit pristop v zvezi z vsemi najpomembnejšimi emisijami TGP (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> in N<sub>2</sub>O). Da bi se upošteval potencial globalnega segrevanja metana in dušikovih oksidov, bi morala biti mejna vrednost, določena v tej uredbi, izražena v „ekvivalentu CO<sub>2</sub>“.

- (18) Z uporabo obnovljivih virov energije in alternativnih načinov pogona, kot sta vetrna in sončna energija, se močno zmanjša intenzivnost TGP pri skupni porabi energije s strani ladij. Težave pri natančnem merjenju in količinski opredelitvi teh virov energije (neenakomerna poraba energije, neposredni prenos pri pogonu itd.) ne bi smele ovirati njihovega priznavanja pri skupni porabi energije s strani ladij na podlagi približkov njihovega prispevka k energijski bilanci ladje.
- (19) Onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo ladje (žveplovi oksidi, dušikovi oksidi in trdni delci) v pristaniščih, je zelo skrb vzbujajoče za obalna območja in pristaniška mesta. Zato bi bilo treba uvesti posebne in stroge obveznosti za zmanjšanje emisij z ladij, ki med privezom na pomolu pridobivajo energijo iz svojih motorjev.
- (20) Uporaba oskrbe z električno energijo z obale zmanjšuje onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo ladje, in zmanjšuje količino emisij TGP, ki jih povzroča pomorski prevoz. Uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega predstavlja vse bolj čisto oskrbo z električno energijo, ki je na voljo ladjam, glede na vse večji delež obnovljivih virov energije v mešanici virov električne energije EU. Medtem ko Direktiva 2014/94/EU vključuje le določbo o priključnih mestih za oskrbo z električno energijo s kopnega, povpraševanje po tej tehnologiji in posledično njeno uvajanje ostajata omejena. Zato bi bilo treba določiti posebna pravila, da bi bila za kontejnerske in potniške ladje, ki predstavljajo kategoriji ladij, ki v skladu s podatki, zbranimi leta 2018 v okviru Uredbe (EU) 2015/757, med privezom na pomolu proizvedeta največjo količino emisij na ladjo, obvezna uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega.
- (21) Poleg oskrbe z električno energijo s kopnega bi lahko enakovredne okoljske koristi v pristaniščih zagotavljale še druge tehnologije. Kadar se dokaže, da je uporaba alternativne tehnologije enakovredna oskrbi z električno energijo s kopnega, bi morala biti ladja izvzeta iz obvezne uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega.

- (22) Za ladje na sidrišču so bili preskušeni različni projekti in rešitve z oskrbo z električno energijo s kopnega, vendar trenutno ni na voljo zrele in nadgradljive tehnične rešitve. Zato bi morala biti obvezna uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega najprej omejena na ladje, privezane na pomolu. Kljub temu bi morala Komisija redno ocenjevati razmere, da bi to obveznost razširila na ladje na sidrišču, ko bodo ustrezne tehnologije dovolj zrele. Medtem bi morale imeti države članice možnost, da tako obveznost naložijo ladjem na sidrišču, na primer v pristaniščih, ki so že opremljena s tako tehnologijo ali so na območjih, kjer bi se bilo treba izogniti onesnaževanju.
- (23) Izjeme od obvezne uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega bi morale biti določene tudi za več objektivnih razlogov, ki jih preveri pristojni organ države članice pristanišča postanka ali kateri koli ustrezno pooblaščen subjekt, po potrebi po posvetovanju z upravnim organom pristanišča, ter so omejeni na nenačrtovane in nesistematične postanke v pristaniščih zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju, za kratkoročne postanke ladij, med katerimi so ladje privezane na pomolu ali ki so krajši od dveh ur, saj je to minimalni čas, potreben za priključitev, na nerazpoložljivost ali nezdržljivost uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega, na uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah ter na preskuse vzdrževanja in testiranje delovanja.
- (24) Izjeme v primeru nerazpoložljivosti ali nezdržljivosti uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega bi morale biti omejene, da bi se zagotovile potrebne spodbude za navedene naložbe in preprečila nelojalna konkurenca. Zato bi morale biti mogoče nekatere izjeme, na primer za občasne spremembe v zadnjem trenutku glede voznega reda postankov v pristaniščih in postankov v pristaniščih z nezdržljivo opremo, vendar bi morale biti te izjeme omejene v pristaniščih, za katere velja obveznost, da omogočijo priključitev na oskrbo z električno energijo s kopnega, iz uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva<sup>13</sup>. Upravljalci ladij bi morali skrbno načrtovati svoje postanke v pristaniščih za zagotovitev, da lahko svoje dejavnosti opravljajo brez emisij onesnaževal zraka in TGP med privezom na pomolu ter brez ogrožanja okolja na obalnih območjih in v pristaniških mestih.

---

<sup>13</sup> Točen naslov se doda pozneje.

- (24b) Glede na pozitivne učinke uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega na lokalno onesnaženost zraka in glede na potrebo po spodbujanju povečanja te tehnologije v kratkem roku bi bilo treba ogljično intenzivnost pri proizvodnji električne energije, dobavljene med privezom, šteti za ničelno. Komisija bi morala predvideti možnost, da se v poznejši fazi upoštevajo emisije TGP, povezane z električno energijo, dobavljeno v okviru oskrbe s kopnega.
- (25) S to uredbo bi se moral vzpostaviti zanesljiv sistem spremljanja, poročanja in preverjanja, da bi se spremljala skladnost z njenimi določbami. Tak sistem bi se moral nediskriminacijsko uporabljati za vse ladje in bi moral zahtevati preverjanje s strani tretje osebe, da bi se zagotovila točnost podatkov, predloženih v okviru tega sistema. Da bi se olajšalo doseganje cilja te uredbe, bi bilo treba vse podatke, ki se že sporočajo za namene Uredbe (EU) 2015/757, po potrebi uporabiti za preverjanje skladnosti s to uredbo, da bi se omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in pristojne organe.
- (26) Družbe bi morale biti odgovorne za spremljanje količine in vrste porabljene energije na krovu ladij med plovbo in privezom ter poročanje o tem, pa tudi o drugih pomembnih informacijah, kot so informacije o vrsti motorja na krovu ali prisotnost tehnologij za pomožni vetrni pogon, da bi se dokazala skladnost z mejno vrednostjo intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje, določeno v tej uredbi. Da bi se olajšalo izpolnjevanje teh obveznosti spremljanja in poročanja ter postopek preverjanja s strani preveriteljev, bi morale družbe podobno kot v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 dokumentirati predvideno metodo spremljanja in v načrtu za spremljanje navesti dodatne podrobnosti o uporabi pravil iz te uredbe. Načrt za spremljanje in po potrebi njegove poznejše spremembe bi bilo treba predložiti preveritelju, ki bi jih moral oceniti.

- (26b) Da bi omejili upravno breme, bi bilo treba za izvajanje evropskih predpisov o zmanjšanju emisij TGP iz ladijskega prometa, kolikor je mogoče, vzpostaviti enoten sistem spremljanja, poročanja in preverjanja za ladjarske družbe. V ta namen bi morala Komisija kmalu po objavi te uredbe preučiti skladnost in morebitno podvajanje med to uredbo in Uredbo (EU) 2015/757 ter po potrebi pripraviti zakonodajni predlog za spremembo te uredbe ali Uredbe (EU) 2015/757.
- (27) Certificiranje goriv je bistveno za doseganje ciljev te uredbe ter zagotavljanje okoljske celovitosti obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, ki naj bi se uvedla v pomorski sektorju. Takšno certificiranje bi moralo potekati na podlagi preglednega in ne diskriminatornega postopka. Da bi se olajšalo certificiranje in omejilo upravno breme, bi se bilo treba pri certificiranju biogoriv, bioplina, obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranega ogljičnega goriva, opredeljenih v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001, opirati na pravila iz navedene direktive. Ta pristop k certificiranju bi se moral uporabljati tudi za goriva, s katerimi se napaja zunaj Unije, ki bi jih bilo treba obravnavati kot uvožena goriva podobno kot v Direktivi (EU) 2018/2001. Kadar družbe nameravajo odstopati od privzetih vrednosti iz navedene direktive ali iz tega novega okvira, bi smele to storiti le, če je mogoče vrednosti potrditi z enim od prostovoljnih sistemov, priznanih v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 (za vrednosti od vrtine do rezervoarja), ali z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij (od rezervoarja do brazde).
- (28) Dejavnosti preverjanja izvajajo preveritelji. Da bi se zagotovila nepristranskost, bi morali biti preveritelji neodvisni in usposobljeni pravni subjekti ter bi morali biti akreditirani s strani nacionalnih akreditacijskih organov, ustanovljenih v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>14</sup>. Preveritelji bi morali imeti sredstva in osebje, sorazmerna z velikostjo flote, za katero opravljajo dejavnosti preverjanja v skladu s to uredbo. S preverjanjem bi bilo treba zagotoviti točnost in popolnost spremljanja in poročanja družb ter skladnost s to uredbo.

---

<sup>14</sup> Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

- (29) Preveritelji bi morali na podlagi podatkov in informacij, ki jih spremljajo in sporočajo družbe, izračunati in določiti letno povprečno intenzivnost (SGP) porabljene energije na krovu ladje ter bilanco ladje glede na mejno vrednost, vključno z morebitnimi presežki ali primanjkljajem skladnosti, pa tudi izpolnjevanje obveznosti za uporabo oskrbe z električno energijo s kopnega. Preveritelj bi moral te informacije sporočiti zadevni družbi. Če je preveritelj isti subjekt kot preveritelj za namene Uredbe (EU) 2015/757, bi se lahko takne obvestilo poslalo skupaj s poročilom o preverjanju v skladu z navedeno uredbo.
- (30) Komisija bi morala vzpostaviti in zagotoviti delovanje elektronske podatkovne zbirke FuelEU, ki bi beležila uspešnost vsake ladje in zagotavljala njeno skladnost s to uredbo. Ta podatkovna zbirka bi se morala uporabljati za vse najpomembnejše ukrepe, potrebne za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe. Da bi se olajšalo poročanje in omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in druge uporabnike, bi morala ta elektronska podatkovna zbirka temeljiti na obstoječem modulu THETIS-MRV ali bi jo bilo treba, koliko je to mogoče, razviti kot njegovo nadgrajeno različico. Ta elektronska podatkovna zbirka bi morala omogočati tudi ponovno uporabo informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757.
- (31) Skladnost s to uredbo bi bila odvisna od elementov, na katere družba morda ne bi mogla vplivati, kot so težave v zvezi z razpoložljivostjo ali kakovostjo goriva. Zato bi bilo treba družbam omogočiti prilagodljivost pri prenašanju presežka skladnosti iz enega leta v drugo ali izposoji predhodnega presežka skladnosti iz naslednjega leta, vendar znotraj določenih mejnih vrednosti. Uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega med privezom, ki je zelo pomembna za kakovost lokalnega zraka v pristaniških mestih in na obalnih območjih, ne bi smela biti upravičena do podobnih določb glede prilagodljivosti.
- (32) Da bi se preprečila vezanost na tehnologijo in še naprej podpirala uporaba najučinkovitejših rešitev, bi bilo treba družbam dovoliti, da združijo učinkovitost različnih ladij. Za ta namen bi se lahko morebitna presežna učinkovitost ene ladje uporabila za nadomestitev nezadostne učinkovitosti drugih ladij, če je skupno združeno stanje skladnosti pozitivno. To ustvarja možnost nagrajevanja presežne skladnosti in spodbuja naložbe v naprednejše tehnologije. Možnost združevanja skladnosti bi morala ostati prostovoljna in odvisna od soglasja zadevnih družb.

- (33) Dokument o skladnosti („dokument o skladnosti FuelEU“), ki ga izda preveritelj ali, kadar je ustrezno, pristojni organ države upravljavke, v skladu s postopki, določenimi v tej uredbi, bi morale ladje hraniti kot dokaz o skladnosti z mejnimi vrednostmi intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu ladje in z obveznostmi glede uporabe oskrbe z električno energijo z obale. Preveritelji ali, kadar je ustrezno, pristojni organ države upravljavke bi morali izdajo dokumenta o skladnosti FuelEU evidentirati v podatkovni zbirki FuelEU.
- (34) Število neskladnih postankov v pristaniščih bi morali določiti preveritelji v skladu s sklopom jasnih in objektivnih meril, pri čemer bi morali upoštevati vse ustrezne informacije, vključno s časom postanka, količino porabljene energije po posamezni vrsti in uporabo relevantnih pogojev za izključitev za vsak postanek v pristanišču v Uniji. Družbe bi morale navedene informacije dati na voljo preveriteljem za namene ugotavljanja skladnosti.
- (35) Brez poseganja v možnost doseganja skladnosti s pomočjo določb o prilagodljivosti in združevanja skladnosti bi se ladjam, ki ne upoštevajo mejnih vrednosti letne povprečne intenzivnosti TGP porabljene energije na krovu, morala naložiti popravna globa, ki ima odvračilni učinek, je sorazmerna z obsegom neskladnosti in bi odpravlja vse gospodarske prednosti neskladnosti, da bi se tako ohranili enaki konkurenčni pogoji v sektorju. Popravna globa bi morala temeljiti na količini in stroških obnovljivih in nizkoogljicnih goriv, ki bi jih morale ladje uporabljati za izpolnitev zahtev iz te uredbe.
- (36) Popravna globa bi se morala naložiti za vsak neskladen postanek v pristanišču. Ta popravna globa bi morala biti sorazmerna s stroški uporabe električne energije na dovolj visoki ravni, odvracati bi morala od uporabe virov energije, ki bolj onesnažujejo okolje, ter bi morala biti enaka fiksnemu znesku v EUR, ki je pomnožen z ugotovljeno skupno potrebo zasidrane ladje po električni energiji in s skupnim številom zaokroženih ur, ko je bila ladja zasidrana v neskladju z zahtevami glede uporabe oskrbe z električno energijo z obale. Ker ni natančnih podatkov o stroških zagotavljanja oskrbe z električno energijo z obale v Uniji, bi morala ta postavka temeljiti na povprečni ceni električne energije za negospodinjске odjemalce v EU, pomnoženi s faktorjem dve, da bi se upoštevali še drugi stroški, povezani z opravljanjem storitve, med drugim stroški povezave in elementi za povrnitev naložb.

- (37) Prihodke, ustvarjene s plačilom popravnih glob, ki jih poberejo države upravljavke, bi bilo treba uporabiti za spodbujanje distribucije in uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju ter za pomoč pomorskim prevoznikom pri doseganju njihovih podnebnih in okoljskih ciljev.
- (38) Izvrševanje obveznosti v zvezi s to uredbo bi moralo temeljiti na o's prejšnjih instrumentih, tudi tistih, ki so bili uvedeni na podlagi Direktive 2009/16/ES<sup>15</sup> in Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>16</sup>. Poleg tega bi morale države članice določiti pravila o učinkovitih, sorazmernih in odvračilnih sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe. Da bi se izognili neupravičenim ali dvojnim kaznim za iste kršitve, take sankcije ne bi smele podvajati popravnih glob, ki se uporabljajo, če ima ladja primanjkljaj skladnosti ali je imela neskladen postanek v pristanišču. Dokument, ki potrjuje, da ladja izpolnjuje zahteve iz te uredbe, bi bilo treba dodati na seznam spričeval in dokumentov iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES.(38a) Za nadzor nad izvrševanjem te uredbe bi morala biti za vsako ladjarsko družbo odgovorna ena država članica, da bi se zmanjšalo upravno breme ladjarskih družb. Določbe iz direktive o ETS<sup>17</sup> bi bilo treba uporabiti za določitev države upravljavke za vsako ladjarsko družbo. Država upravljavka bi morala imeti možnost, da opravi dodatne preglede glede skladnosti določene ladje s to uredbo za dve prejšnji poročevalni obdobji, in bi morala zagotoviti, da se popravne globe plačajo pravočasno.

---

<sup>15</sup> Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

<sup>16</sup> Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave (UL L 131, 28.5.2009, str. 132).

<sup>17</sup> Točen naslov se doda pozneje.

- (39) Glede na pomen posledic, ki bi jih lahko imeli ukrepi preveriteljev na podlagi te uredbe za zadevne družbe, zlasti v zvezi z določitvijo neskladnih postopkov v pristaniščih, izračunom zneskov popravnih glob in zavrnitvijo izdaje dokumenta o skladnosti FUEEU, bi morale imeti te družbe pravico, da pri pristojnem organu države članice, v kateri je bil preveritelj akreditiran, zaprosijo za presojo takih ukrepov. Ob upoštevanju pravice do učinkovitega pravnega sredstva, določene v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, bi morale biti odločitve, ki jih pristojni organi sprejmejo na podlagi te uredbe, predmet presoje s strani sodišča države članice tega pristojnega organa, izvedene v skladu z njeno nacionalno zakonodajo.
- (40) Da bi se z učinkovitim delovanjem te uredbe ohranili enaki konkurenčni pogoji, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo seznama emisijskih faktorjev od vrtine do brazde, določitvijo pravil o izvajanju laboratorijskega preskušanja in meritev neposrednih emisij ali sklicevanjem na ustrezne standarde preskušanja ISO, če so bili ti razviti, prilagoditvijo faktorja popravne globe na podlagi gibanja cen energije in spremembo numeričnega faktorja zneska popravne globe na podlagi indeksacije povprečnih stroškov električne energije v Uniji. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov, in da se to posvetovanje izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje<sup>18</sup>. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

---

<sup>18</sup> UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (41) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>19</sup>. Komisija bi morala upoštevati možnost ponovne uporabe informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757, kadar z izvedbenimi akti oblikuje seznam tehnologij in merila za njihovo sprejemljivost ter način, na katerega jih je treba upravljati, da bi se lahko štela za brezovinske, predloge za standardizirane načrte za spremljanje, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo, nadaljnje specifikacije pravil za dejavnosti preverjanja, nadaljnje metode in merila za akreditacijo preveriteljev, pravila glede pravic za dostop do podatkovne zbirke FuelEU ter njenih funkcionalnih in tehničnih specifikacij ter načine plačila popravilnih glob.
- (42) Glede na mednarodno razsežnost pomorskega sektorja je treba dati prednost globalnemu pristopu k omejevanju intenzivnosti TGP energije, porabljene na krovu ladij, saj bi se lahko zaradi širšega področja uporabe štela za učinkovitejšega. V tem okviru in z namenom lažjega oblikovanja mednarodnih pravil v okviru IMO bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe sporočiti IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter IMO posredovati ustrezne predloge. Kadar se doseže dogovor o globalnem pristopu glede zadev, ki so pomembne za to uredbo, bi morala Komisija pregledati to uredbo, da bi jo po potrebi uskladila z mednarodnimi pravili.

---

<sup>19</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

(43) Ker cilja te uredbe, tj. uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter nadomestnih virov energije s strani ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo države članice po vsej Uniji, so v teh pristaniščih ali iz njih izplujejo, države članice ne morejo doseči v zadostni meri, ne da bi pri tem tvegale vzpostavitev ovir za notranji trg in izkrivljanje konkurence med pristanišči in med pomorskimi prevozniki, temveč ga je mogoče bolje doseči z uvedbo enotnih pravil na ravni Unije, ki ustvarjajo gospodarske spodbude za pomorske prevoznike, da še naprej nemoteno delujejo, hkrati pa izpolnjujejo zahteve glede uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. Unija pa lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja –

POGLAVJE I  
SPLOŠNE DOLOČBE

*Člen 1*

**Cilj in namen**

Ta uredba določa enotna pravila za:

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

da bi se povečala dosledna uporaba obnovljivih in nizkoogljčnih goriv ter nadomestnih virov energije v pomorskem prevozu po vsej Uniji ob hkratnem zagotavljanju njegovega nemotenega poteka in preprečevanju izkrivljanj na notranjem trgu.

*Člen 2*

**Področje uporabe**

1. Ta uredba se uporablja za vse ladje z bruto tonažo več kot 5 000 ton, ki so namenjene prevozu potnikov ali tovora v komercialne namene, ne glede na njihovo zastavo, v zvezi z:
  - (a) energijo, porabljeno med njihovim postankom v pristanišču postanka pod jurisdikcijo države članice;
  - (b) vso energijo, porabljeno pri plovbah iz pristanišča postanka pod jurisdikcijo države članice v pristanišče postanka pod jurisdikcijo države članice, brez poseganja v odstavek 1(ba);
  - (ba) polovico energije, porabljeno pri plovbah z odhodom iz pristanišča postanka ali prihodom v pristanišče postanka v najbolj oddaljeni regiji pod jurisdikcijo države članice;

- (c) polovico energije, porabljene pri plovbah iz pristanišča postanka ali v to pristanišče pod jurisdikcijo države članice, če je zadnje ali naslednje pristanišče postanka pod jurisdikcijo tretje države.

Sosednja pristanišča za pretovarjanje kontejnerjev, ki so izključena iz opredeljenih pristanišč za postanek za kontejnerske ladje, kot je določeno v členu 3(i), so opredeljena v skladu s tem odstavkom. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov v skladu s členom 27(3) za pripravo seznama sosednjih pristanišč za pretovarjanje kontejnerjev. Prvi seznam se pripravi pred 31. decembrom 2025 in se nato posodobi vsako leto [vsaki dve leti] pred 31. decembrom. V teh izvedbenih aktih se navedejo sosednja pristanišča za pretovarjanje kontejnerjev, ki se nahajajo zunaj Unije, vendar so od njenega ozemlja oddaljena manj kot 300 navtičnih milj, pri čemer je delež pretovarjanja kontejnerjev v posameznem pristanišču, merjen v enoti ekvivalenta 20 čevljev, v zadnjem dvanajstmesečnem obdobju, za katero so na voljo ustrezni podatki, več kot 65 % celotnega kontejnerskega prometa tega pristanišča. Za namene tega odstavka se šteje, da so kontejnerji pretovorjeni, kadar se raztovorijo z ladje v pristanišče izključno zaradi natovarjanja na drugo ladjo. Seznam ne vključuje pristanišč v tretji državi, ki dejansko izvajajo ukrepe, ki imajo enako raven ambicij kot zahteve iz te uredbe.

1a. Države članice lahko najpozneje do 31. decembra 2029 izvzamejo določene poti in pristanišča iz uporabe odstavkov 1(a) in 1(b) za energijo, porabljeno za plovbo potniških ladij, ki niso potniške ladje za križarjenje, med pristaniščem postanka pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem postanka pod jurisdikcijo iste države članice, ki se nahaja na otoku, na katerem ima stalno prebivališče manj kot 200 000 oseb, in za energijo, ki so jo porabile med postankom v pristanišču postanka zadevnega otoka. Države članice o teh izjemah pred začetkom njihove veljavnosti uradno obvestijo Komisijo, ki jih objavi v Uradnem listu Evropske unije.

1b. Države članice lahko najpozneje do 31. decembra 2029 izvzamejo določene poti in pristanišča iz uporabe odstavkov 1(a) in 1(ba) za energijo, porabljeno za plovbe med pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji in drugim pristaniščem postanka v najbolj oddaljeni regiji, ter za energijo, porabljeno med postankom v pristaniščih postanka v zadevnih najbolj oddaljenih regijah. Države članice o teh izjemah pred začetkom njihove veljavnosti uradno obvestijo Komisijo, ki jih objavi v Uradnem listu Evropske unije.

1c. Z odstopanjem se ta uredba do 31. decembra 2029 ne uporablja za potniške ladje, ki opravljajo plovbe v okviru obveznosti javne službe med Ciprom in drugimi državami članicami.

2. Ta uredba se ne uporablja za vojne ladje, pomožne vojaške ladje, ribiške ladje ali ladje za predelavo rib, lesene ladje enostavne gradnje, ladje brez mehankega pogona ali državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene.

### Člen 3

#### ***Opredelitev pojmov***

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „emisije toplogrednih plinov“ pomeni izpust ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>), metana (CH<sub>4</sub>) in didušikovega oksida (N<sub>2</sub>O) v ozračje;
- (b) „biogoriva“ pomeni biogoriva, kakor so opredeljena v členu 2, točka (33), Direktive (EU) 2018/2001;
- (c) „bioplin“ pomeni bioplin, kakor je opredeljen v členu 2, točka (28), Direktive (EU) 2018/2001;
- (d) „reciklirana ogljična goriva“ pomeni reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljena v členu 2, točka (35), Direktive (EU) 2018/2001;
- (dd) „plovba v ledu“ pomeni plovbo ladje, kategorizirane za plovbo v ledu, na morskem območju za mejo ledu;
- (e) „obnovljiva goriva nebiološkega izvora“ pomeni obnovljiva goriva nebiološkega izvora, kakor so opredeljena v členu 2, točka (36), Direktive (EU) 2018/2001;
- (ee) „meja ledu“ je opredeljena v odstavku 4.4 nomenklature Svetovne meteorološke organizacije o morju in ledu iz marca 2014 kot razmejitev, ki kadar koli nastane med odprtim morjem in kakršnim koli morskim ledom, ne glede na to, ali je čvrst ali plavajoč;
- (f) „poljščine, ki se uporabljajo za živila in krmo“ pomeni poljščine, ki se uporabljajo za živila in krmo, kakor so opredeljene v členu 2, točka (40), Direktive (EU) 2018/2001;
- (g) „brezemisijska tehnologija“ pomeni tehnologijo, ki pri zagotavljanju energije ne vključuje izpusta naslednjih toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v ozračje z ladij: ogljikovega

dioksida (CO<sub>2</sub>), metana (CH<sub>4</sub>), didušikovih oksidov (N<sub>2</sub>O), žveplovih oksidov (SO<sub>x</sub>), dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) in delcev (PM);

- (h) „nadmestni viri energije“ pomeni obnovljivo vetrno ali sončno energijo, proizvedeno na krovu, ali električno energijo, dobavljeno pri oskrbi z električno energijo z obale;
- (i) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče, v katerem se ladje ustavijo zaradi pretovarjanja ali raztovarjanja tovora ali vkrcanja ali izkrcanja potnikov, pri čemer je izključeno ustavljanje zgolj z namenom oskrbe z gorivom, preskrbe, razbremenitve posadke, preoblikovanja v suhem doku ali popravila ladje in/ali njene opreme, ustavljanje v pristanišču, ker ladja potrebuje pomoč ali je v stiski, ustavljanje zaradi prenosov z ladje na ladjo zunaj pristanišč, ustavljanje, ki je namenjeno izključno zavetju pred neugodnim vremenom ali je potrebno zaradi dejavnosti iskanja in reševanja, ter ustavljanje kontejnerskih ladij v sosednjem pristanišču pretovarjanja zabojnikov;
- (j) „plovba“ pomeni plovbo, kakor je opredeljeno v členu 3, točka (c), Uredbe (EU) 2015/757;
- (j2) „najbolj oddaljena regija“ pomeni čezmorsko ozemlje iz člena 349 PDEU;
- (k) „družba“ pomeni družbo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757;
- (l) „bruto tonaža“ (BT) pomeni bruto tonažo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (e), Direktive (EU) 2015/757;
- (m) „zasidrana ladja“ pomeni zasidrano ladjo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (n), Uredbe (EU) 2015/757;
- (m2) „ladja na sidrišču“ pomeni zasidrano ladjo, ki ni privezana na pomolu;
- (n) „raba energije na krovu“ pomeni količino energije, izraženo v megajoulih (MJ), ki jo ladja porabi za pogon in delovanje vse opreme na krovu bodisi na morju bodisi med privezom;
- (o) „intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu“ pomeni količino emisij toplogrednih plinov, izraženo v gramih ekvivalenta CO<sub>2</sub>, ki je določena od vrtine do brazde, na MJ porabljene energije na krovu;

- (p) „od vrtine do brazde“ pomeni metodo za izračun emisij, pri kateri se upošteva toplogredni vpliv proizvodnje, prevoza, distribucije in porabe energije na krovu, tudi med zgorevanjem;
- (q) „emisijski faktor“ pomeni povprečno stopnjo emisije toplogrednega plina glede na podatke o dejavnosti toka vira ob predvidevanju popolne oksidacije za zgorevanje in popolne pretvorbe za vse druge kemijske reakcije;
- (r) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni sistem za oskrbo zasidranih ladij z električno energijo, nizko- ali visokonapetostnim izmeničnim ali enosmernim tokom, vključno z napravami na ladji in na kopnem, kadar neposredno napaja glavno razdelilno ploščo za napajanje hotelov, delovne obremenitve pri izvajanju storitev ali polnjenje sekundarnih baterij;
- (r2) „potreba po električni energiji med privezom“ pomeni potrebo zasidrane ladje po električni energiji za pokrivanje vseh energijskih potreb na krovu;
- (r3) „ugotovljena skupna potreba zasidrane ladje po električni energiji“ pomeni najvišjo vrednost, izraženo v kilovatih, skupne potrebe zasidrane ladje po električni energiji, tudi pri oskrbi med privezom in pretovarjanjem;
- (s) „preveritelj“ pomeni pravni subjekt, ki izvaja dejavnosti preverjanja in ki ga je akreditiral nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 in to uredbo;
- (u) „dokument o skladnosti FuelEU“ pomeni dokument za posamezno ladjo, ki ga družbi izda preveritelj in ki potrjuje, da je ta ladja v določenem poročevalnem obdobju izpolnjevala zahteve iz te uredbe;

- (v) „potniška ladja“ pomeni potniško ladjo, kakor je opredeljena v členu 2, točka (i), Direktive (EU) 2016/802;
- (v2) „potniška ladja za križarjenje“ pomeni potniško ladjo, ki ima na krovu za tovor in je namenjena izključno za komercialni prevoz potnikov s prenosnišča med plovbo po morju;
- (w) „kontejnerska ladja“ pomeni ladjo, ki je namenjena izključno prevozu kontejnerjev v podpalubju in na krovu;
- (x) „neskladni postanek v pristanišču“ pomeni postanek v pristanišču, med katerim ladja ne izpolnjuje zahteve iz člena 5(1) in se ne uporablja nobena od izjem iz člena 5(3);
- (y) „najmanj ugodna pot“ pomeni ogljično najbolj intenzivne postopke pridobivanja, ki se uporabljajo za katero koli gorivo;
- (z) „ekvivalent CO<sub>2</sub>“ pomeni mersko enoto, ki se uporablja za izračun emisij iz CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> in N<sub>2</sub>O na podlagi njihovega potenciala globalnega segrevanja s pretvorbo količin CH<sub>4</sub> in N<sub>2</sub>O v ekvivalentno količino ogljikovega dioksida z enakim potencialom globalnega segrevanja;
- (aa) „stanje skladnosti“ pomeni merilo presežka skladnosti ali primanjkljaja skladnosti ladje glede na mejne vrednosti letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, ki se izračuna v skladu s Prilogo III, del A;
- (bb) „presežek skladnosti“ pomeni stanje skladnosti s pozitivno vrednostjo;
- (cc) „primanjkljaj skladnosti“ pomeni stanje skladnosti z negativno vrednostjo;
- (dd) „skupno združeno stanje skladnosti“ pomeni vsoto stanj skladnosti vseh ladij, vključenih v zbiranje skladnosti;
- (ee) „upravni organ pristanišča“ pomeni javni ali zasebni organ, kakor je opredeljen v členu 2(5) Uredbe (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>20</sup>;

<sup>20</sup> Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

- (ff) „država upravljavka“ pomeni državo članico, ki je pristojna za ladjarsko družbo, kot je opredeljena in določena v členu 3(q) oziroma členu 3g Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta, brez poseganja v izbiro pristojnih organov, odgovornih v zadevni državi članici<sup>21</sup>;
- (gg) „leto poročanja“ pomeni obdobje enega leta, ki se začne 1. januarja in konča 31. decembra, v katerem se predloži poročilo iz člena 14;
- (hh) „poročevalno obdobje“ pomeni obdobje med 1. januarjem in 31. decembrom leta pred letom poročanja.

---

<sup>21</sup> Ta določba bi se lahko dodatno uskladila glede na izid pogajanj o reviziji Direktive 2003/87/ES.

## POGLAVJE II

### ZAHTEVE GLEDE ENERGIJE, PORABLJENE NA KROVU LADIJ

#### Člen 4

#### Mejna vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje

1. Letna povprečna intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje v poročevalnem obdobju ne presega mejne vrednosti iz odstavka 2.
2. Mejna vrednost iz odstavka 1 se izračuna z znižanjem referenčne vrednosti [X gramov ekvivalenta CO<sub>2</sub> na MJ]\* za naslednje odstotke:

22 % od 1. januarja 2025;

6 % od 1. januarja 2030;

13 % od 1. januarja 2035;

26 % od 1. januarja 2040;

59 % od 1. januarja 2045;

75 % od 1. januarja 2050.

*[\*: referenčna vrednost, ki bo izračunana v poznejši fazi zakonodajnega postopka, ustreza povprečni intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij leta 2020 za floto, določeni na podlagi podatkov, ki se spremljajo in sporočajo v okviru Uredbe (EU) 2015/757, ter z uporabo metodologije in privzetih vrednosti iz prilog I in II k tej uredbi.]*

---

<sup>22</sup> Upoštevajte, da so bili vsi simboli „minus“ izbrisani.

3. Intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu se izračuna kot količina emisij toplogrednih plinov na enoto energije v skladu z metodologijo iz Priloge I.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge II, da se vključijo emisijski faktorji osvetlitve do brezde, povezani z morebitnimi novimi viri energije, ali da se prilagodijo obstoječi emisijski faktorji, da se zagotovi skladnost s prihodnjimi mednarodnimi standardi ali zakonodajo Unije na področju energije.

#### *Člen 5*

#### **Dodatne zahteve za brezemisijsko energijo med privezom**

1. Od 1. januarja 2030 se ladja, privezana na pomolu v pristanišču postanka pod jurisdikcijo države članice, priključi na oskrbo z električno energijo z obale in jo uporablja za vse potrebe po električni energiji med privezom.
2. Odstavek 1 se uporablja za:
  - (a) kontejnerske ladje;
  - (b) potniške ladje.

3. Odstavek 1 se ne uporablja za ladje:

- (a) ki so privezane na pomolu manj kot dve uri, izračunano na podlagi ure odhoda in prihoda, spremljanih in evidentiranih v skladu s členom 14;
- (b) ki uporabljajo brezemisijske tehnologije za svoje potrebe po električni energiji med privezom na pomolu;
- (c) ki morajo opraviti nenačrtovan in nesistematičen postanek v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju zaradi nepredvidenih okoliščin, na katero ladja ne more vplivati;
- (d) ki se zaradi nerazpoložljivosti priključnih mest v pristanišču ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale;
- (da) ki se ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, ker je izjemoma ogrožena stabilnost električnega omrežja zaradi nezadostne razpoložljive električne energije z obale, da bi zadostili potrebam zasidrane ladje po električni energiji;
- (e) ki se ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, ker naprava na kopnem v pristanišču ni združljiva z opremo ladje za oskrbo z električno energijo z obale, pod pogojem da je naprava za povezavo s kopnim na krovu ladje certificirana v skladu s standardi iz Priloge II k uredbi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva<sup>23</sup> za sisteme povezave morskih ladij s kopnim;
- (f) ki za omejeno obdobje zahtevajo uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah, ki neposredno ogrožajo življenje, ladjo ali okolje, ali iz drugih razlogov višje sile;
- (g) ki, medtem ko ostanejo priključene, za obdobje, omejeno na nujno potrebno, zahtevajo uporabo proizvodnje energije na krovu za preskuse vzdrževanja ali delovanja, ki se izvajajo na zahtevo uradnika pristojnega organa ali predstavnika priznane organizacije, ki opravlja pregled ali inšpekcijski pregled.

---

<sup>23</sup> Pravilen naslov se doda pozneje.

4. Za enotno izvajanje te uredbe se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov v skladu s členom 27(3), da se določijo seznam tehnologij in merila za njihovo sprejemljivost ter način, na katerega jih je treba uporabljati, da bi se lahko štela za brezemisijske, v smislu člena 3(g). Komisija redno posodablja seznam in merila za sprejemljivost glede na znanstveni in tehnični napredek, da čeraj, ali ne nove tehnologije lahko štejejo za brezemisijske tehnologije v smislu te uredbe.
5. Ladja, ki namerava v skladu z odstavkom 3(b) uporabljati brezemisijske tehnologije kot nadomestilo za oskrbo z električno energijo z obale, o tem pred vstopom v pristanišče obvesti pristojni organ države članice, v kateri je pristanišče postanka, ali kateri koli subjekt, ki ima ustrezno dovoljenje.

Komisija z izvedbenimi akti določi podrobnosti glede informacij, ki jih je treba zagotoviti, in časovni raspored za njihovo predložitev. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

- 5a Pristojni organ države članice, v kateri je pristanišče postanka, ali kateri koli ustrezno pooblaščen subjekt, po posvetovanju z upravnim organom pristanišča, kadar je to ustrezno, v podatkovno zbirko FuelEU nemudoma vnese naslednje informacije:
- (a) uporabo katere koli izjeme iz odstavka 3, točke (a), (b), (c), (d) ali (e);
  - (b) neizpolnjevanje zahteve iz odstavka 1 s strani ladje, kljub temu da ni upravičena do kakršne koli izjeme iz odstavka 3.
6. Od 1. januarja 2030 se v pristaniščih iz člena 9 uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva<sup>24</sup>, opremljenih za zagotavljanje potrebne električne energije z obale za oskrbo določene vrste ladij, izjeme iz odstavka 3, točki (d) in (e), v enem poročevalnem obdobju ne uporabljajo za ladje navedene vrste skupaj več kot petkrat. Postanek v pristanišču se ne upošteva za namene skladnosti s to določbo, če družba dokaže, da ni mogla z razumno gotovostjo vedeti, da se ladja ne bo mogla priključiti zaradi razloga iz odstavka 3, točki (d) in (e).

---

<sup>24</sup> Pravilen naslov se doda pozneje.

7. Država članica se lahko odloči, da za kontejnerske ladje ali potniške ladje na sidrišču v pristanišču ali nekaterih delih pristanišča pod njeno jurisdikcijo veljajo enake obveznosti kot za ladje med privezom na pomolu v skladu s to uredbo. Država članica o svoji odločitvi obvesti Komisijo eno leto pred njeno uporabo, ki se mora začeti na začetku poročevalnega obdobja. Komisija objavi informacije v *Uradnem listu Evropske unije*, ter zagotovi posodobljen seznam zadevnih pristanišč, ki je enostavno dostopen.

## POGLAVJE III

### SKUPNA NAČELA IN CERTIFICIRANJE

#### Člen 6

#### Skupna načela za spremljanje in poročanje

1. Družbe v skladu s členi 7 do 9 za vsako od svojih ladij med poročevalnim obdobjem spremljajo ustrezne podatke in poročajo o njih. To spremljanje in poročanje izvajajo v vseh pristaniščih pod jurisdikcijo države članice in za vse plovbe iz člena 2(1).
2. Spremljanje in poročanje sta v vsakem trenutku celovita in zajemata porabljeno energijo na krovu, ko so ladje na morju ali zasidrane. Družbe izvajajo ustrezne ukrepe za preprečevanje kakršnih koli vrzeli v podatkih v poročevalnem obdobju.
3. Spremljanje in poročanje sta skladna in primerljiva skozi čas. V ta namen družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nize podatkov, za katere veljajo spremembe, ki jih oceni preveritelj. Družbe omogočijo razumno zagotavljanje celovitosti podatkov, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.
4. Družbe vsaj pet let pridobivajo, analizirajo in hranijo vse podatke in dokumentacijo, pridobljene pri spremljanju, vključno s predpostavkami, sklicevanji, emisijskimi faktorji, dobavnicami za gorivo, dopolnjenimi v skladu s Prilogo I, ter podatke o dejavnostih na pregleden in natančen način v tiskani ali elektronski obliki, tako da lahko preveritelj določi intenzivnost toplogrednih plinov energije, ki jo ladje porabijo na krovu.
5. Pri izvajanju dejavnosti spremljanja in poročanja iz členov 7 do 9 in 14 te uredbe se po potrebi uporabijo informacije in podatki, zbrani za namene Uredbe (EU) 2015/757.

## Člen 7

### Načrt spremljanja

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

- (d) opis standardov in značilnosti opreme za omogočanje priključitve na oskrbo z električno energijo z obale, kar zadeva ladje v okviru področja uporabe člena 5, ali brezemisijske tehnologije;
- (d2) vrednost ugotovljene skupne potrebe zasidrane ladje po električni energiji, kot je določeno v skladu z njenim uravnavanjem odjema električne energije ali pregledom električne obremenitve, ki se uporablja za dokazovanje skladnosti s paragrafi 40 in 41 Poglavja II-1 konvencije SOLAS, kot jo je odobril upravni organ države zastave ali priznana organizacija, kot je opredeljeno v Kodeksu IMO za priznane organizacije, sprejetem z Resolucijo MEPC.237(65). Če ladja te vrednosti ne more navesti, je zadevna vrednost 25 % skupne neprekinjene zmogljivosti glavnih motorjev ladje, kot je določeno v spričevalu EIAPP, izdanem v skladu s konvencijo MARPOL, ali, če za motorje ni potrebno spričevalo EIAPP, na napisni ploščici motorjev;
- (e) opis enega ali več predvidenih virov energije za uporabo na krovu med plovbo in med privezom, da se izpolnijo zahteve iz členov 4 in 5;
- (f) opis postopkov za spremljanje porabe goriva ladje in energije, ki jo zagotavljajo nadomestni viri energije ali brezemisijska tehnologija;
- (g) opis postopkov za spremljanje in poročanje o emisijskih faktorjih od vrtine do rezervoarja ter od rezervoarja do brazde pri električni energiji, ki se uporablja na krovu, v skladu z metodami iz člena 9 ter prilog I in II;
- (h) opis postopkov, ki se uporabljajo za spremljanje celovitosti seznama plovb;
- (i) opis postopkov, ki se uporabljajo za določanje podatkov o dejavnosti po posameznih plovbah, vključno s postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje časa, preživetega na morju med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda, ter časa priveza;

- (j) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za posodobitev podatkov v načrtu spremljanja v poročevalnem obdobju;
  - (k) opis metode, ki jo je treba uporabiti za določitev tujih in lastnih podatkov za zapolnitev vrzeli v podatkih;
  - (l) evidenčni list sprememb, v katerem se evidentirajo vse podrobne spremembe zgoščevine sprememb.
  - (m) informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu, če družba zaprosi, da se dodatna energija, porabljena zaradi kategorije ladje za plovbo v ledu, izključi iz obsega energije, porabljene na krovu ladje;
  - (n) opis preverljivega postopka za spremljanje prepotovane razdalje med celotno plovbo ter, v primeru plovbe v ledu, datum, čas in poraba goriva med plovbo v ledu, če družba zaprosi, da se dodatna energija, porabljena zaradi plovbe v ledu, izključi iz obsega energije, porabljene na krovu ladje;
4. Družbe uporabljajo standardizirane načrte spremljanja, pripravljene na podlagi predlog. Te predloge, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo, z izvedbenimi akti določi Komisija. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

## *Člen 8*

### **Spremembe načrta spremljanja**

1. Družbe redno in vsaj enkrat letno preverjajo, ali se v načrtu spremljanja ladje upoštevata narava in delovanje ladje ter ali je podatke, ki jih vsebuje, mogoče izboljšati.
2. Družbe spremenijo načrt spremljanja v vseh naslednjih primerih:
  - (a) ob zamenjavi družbe;

- (b) kadar se uporabljajo novi sistemi za pretvorbo energije, nove vrste energije, novi sistemi za priključitev na oskrbo z električno energijo z obale ali novi nadomestni viri energije ali brezemisijaska tehnologija;
  - (c) kadar se zaradi uporabe novih vrst merilne opreme, novih metod vzorčenja ali metod analize ali iz drugih razlogov spremeni razpoložljivost podatkov, kar lahko vpliva na natančnost zbranih podatkov;
  - (d) kadar je bilo ugotovljeno, da so podatki, ki izhajajo iz uporabljene metode spremljanja, nepravilni;
  - (e) kadar se za kateri koli del načrta spremljanja ugotovi, da ni v skladu z zahtevami iz te uredbe, in preveritelj od družbe zahteva, da ga pregleda.
3. Družbe brez nepotrebnega odlašanja obvestijo preveritelje o vseh predlogih za spremembo načrta spremljanja.

### *Člen 9*

#### **Certificiranje goriv in emisijskih faktorjev**

1. Kadar je treba biogoriva, bioplin, obnovljiva tekoča in plinasta goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljeni v Direktivi (EU) 2018/2001, upoštevati za namene iz člena 4(1) te uredbe, se uporabljajo naslednja pravila:
- (a) za biogoriva in bioplin, ki niso v skladu s trajnostnimi merili in merili za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 29 Direktive (EU) 2018/2001 ali ki se proizvajajo iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za to vrsto goriva najmanj ugodna pot fosilnih goriv;
  - (b) za obnovljiva goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva, ki ne izpolnjujejo praga za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 25(2) Direktive (EU) 2018/2001, se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za to vrsto goriv najmanj ugodna pot fosilnih goriv.

2. Na podlagi dobavnic za gorivo, dopoljenih v skladu s Prilogo I, družbe zagotovijo točne in zanesljive podatke o intenzivnosti emisij toplogrednih plinov in trajnostnih značilnostih biogoriv, bioplina, obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranega ogljičnega goriva, ki so certificirana s sistemom, ki ga Komisija priznava v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001.
3. Družbe ne smejo odstopati od privzetih vrednosti za emisijske faktorje od vrtine do rezervoarja, določenih v Prilogi II za fosilna goriva. Družbe imajo pravico do odstopanja od privzetih vrednosti za emisijske faktorje od vrtine do rezervoarja iz Priloge I, če so dejanske vrednosti certificirane v okviru sistema, ki ga je Komisija v skladu s členoma 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001 priznala za pogonska biogoriva, bioplin, goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva.
4. Družbe imajo pravico do odstopanja od privzetih vrednosti za emisijske faktorje od rezervoarja do brazde iz Priloge II, razen za emisijske faktorje CO<sub>2</sub> od vrtine do rezervoarja za fosilna goriva, če so dejanske vrednosti potrjene z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij.

## POGLAVJE IV

### PREVERJANJE IN AKREDITACIJA

#### Člen 10

##### Ocena načrta za spremljanje

1. Preveritelj za vsako ladjo in v primeru zamenjave preveritelja oceni skladnost načrta spremljanja z zahtevami iz členov 6 do 8. Kadar se z oceno preveritelja ugotovijo neskladnosti s temi zahtevami, zadevna družba pred začetkom poročevalnega obdobja ustrezno spremeni svoj načrt spremljanja in spremenjeni načrt predloži preveritelju v dokončno oceno. Zadevna družba se s preveriteljem dogovori o časovnem okviru, potrebnem za uvedbo teh sprememb. Ta časovni okvir v nobenem primeru ne sme trajati dlje kot do začetka poročevalnega obdobja.
  - 1a. Spremembe načrta spremljanja iz točke (b), (c) in (d) člena 8(2) tega člena oceni preveritelj. Preveritelj na podlagi ocene zadevno družbo obvesti, ali so navedene spremembe v skladu z zahtevami iz členov 6 do 8.
  - 1b. Preveritelj načrt za spremljanje in spremenjeni načrt spremljanja, potem ko je zadovoljivo ocenjen, evidentira v podatkovni zbirki FuelEU. Načrt spremljanja in spremenjeni načrt spremljanja sta dostopna državi upravljavki.

#### Člen 11

##### Splošne obveznosti in načela za preveritelje

1. Preveritelj je neodvisen od družbe ali upravljavca ladje, dejavnosti, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe, pa opravlja v javnem interesu. V ta namen niti preveritelj niti kateri koli del istega pravnega subjekta nista družba ali upravljavec ladje, lastnik družbe ali v lasti družbe ali upravljavca ladje, prav tako preveritelj z družbo ni v odnosih, ki bi lahko vplivali na njegovo neodvisnost in nepristranskost.
2. Preveritelj oceni zanesljivost, verodostojnost, točnost in popolnost podatkov in informacij v zvezi s količino, vrsto in emisijskim faktorjem porabljene energije na krovu ladij, zlasti:

- (a) pripisovanja porabe goriva in uporabe nadomestnih virov energije med plovbo in privezom;
- (b) sporočenih podatkov o porabi goriva ter s tem povezanih meritev in izračunov;
- (c) izbire in uporabe emisijskih faktorjev;
- (d) uporabe oskrbe z električno energijo z obale ali prisotnosti izjem certificiranih v skladu s členom 5(5);
- (e) informacije, zahtevane na podlagi člena 9(2).

3. Ocena iz odstavka 2 temelji na naslednjih preudarkih:

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

## Člen 12

### Postopki preverjanja

1. Preveritelj opredeli morebitna tveganja v zvezi s postopkom spremljanja in poročanja, tako da sporočeno količino, vrsto in emisijski faktor porabljene energije na krovu ladij primerja z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njene značilnosti, kot je vgrajena moč motorja. Kadar se ugotovijo bistvena odstopanja, opravi dodatne analize.
2. Preveritelj ugotovi morebitna tveganja v zvezi z različnimi koraki izračunov, tako da pregleda vse vire podatkov in metodologije, ki jih je uporabila družba.
3. Preveritelj upošteva vse učinkovite metode za nadzor nad tveganji, ki jih zadevna družba uporablja za znižanje stopenj negotovosti, ki so povezane z natančnostjo, specifično za uporabljene metode spremljanja.
4. Zadevna družba na zahtevo preveritelja zagotovi vse dodatne informacije, ki preveritelju omogočajo, da izvede dejavnosti preverjanja. Preveritelj po potrebi med postopkom preverjanja opravi preglede, da ugotovi, ali so sporočeni podatki in informacije zanesljivi, verodostojni, točni in popolni. V primeru dvoma lahko preveritelj opravi obiske na kraju samem v prostorih družbe ali na krovu ladje. Družba preveritelju omogoči dostop do svojih prostorov ali do ladje, da mu olajša dejavnosti preverjanja.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi podrobneje določi pravila za dejavnosti preverjanja iz te uredbe, vsaj v zvezi z naslednjimi elementi<sup>25</sup>: kompetencami preveriteljev, dokumenti, ki jih morajo družbe predložiti preveriteljem, oceno tveganja – vključno s pregledi –, ki jih morajo izvesti preveritelji, oceno skladnosti načrta spremljanja, preverjanjem poročila FuelEU, ravno pomembnosti, razumnim zagotovilom preveriteljev, napačnimi navedbami in bistvenimi neskladnostmi, vsebino poročila o preverjanju, priporočili za izboljšave, obiski na kraju samem ter komuniciranjem med družbami, preveritelji, pristojnimi organi in Komisijo. Pravila, določena v teh izvedbenih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členih 10 do 12, in ustreznih mednarodno

<sup>25</sup> Ti elementi so podobni tistim iz dela A Priloge III k uredbi o SPP, pri čemer je ta odstavek enakovreden členu 15(5) uredbe o SPP.

sprejetih standardih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

### *Člen 13*

#### **Akreditacija preveriteljev**

1. Preveritelje za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008.
2. Če ta uredba ne vsebuje nobenih posebnih določb o akreditaciji preveriteljev, se uporabljajo ustrezne določbe Uredbe (ES) št. 765/2008.
  - 2a. Preveritelji imajo v vsakem trenutku sredstva in osebje, sorazmerne z velikostjo flote, za katero opravljajo dejavnosti preverjanja v skladu s to uredbo, in zadostno strokovno znanje za opravljanje nalog iz uredbe. Sposobni so dodeliti svoja sredstva in osebje za vsak kraj dela, kadar in kot je potrebno za naloge, ki jih je treba opraviti v skladu s to uredbo.
  - 2b. Vsak pristojni organ, ki ugotovi neskladnosti dejavnosti preveritelja v okviru področja uporabe te uredbe, obvesti pristojni organ države članice, katere nacionalni akreditacijski organ je preveritelja akreditiral. Pristojni organ države članice nacionalnega akreditacijskega organa od svojega nacionalnega akreditacijskega organa zahteva, da te informacije upošteva v okviru svojih dejavnosti nadzora.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi določi nadaljnje metode in merila za akreditacijo preveriteljev vsaj v zvezi z naslednjimi elementi<sup>26</sup>: prošnjo za akreditacijo za dejavnosti s področja uporabe te uredbe, oceno preveriteljev s strani nacionalnih akreditacijskih organov, dejavnostna nadzora, ki jih izvedejo nacionalni akreditacijski organi, da potrdijo nadaljnjo akreditacijo, upravnimi ukrepi, ki jih je treba sprejeti, če preveritelj ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe, ter zahtevami, ki jih morajo izpolnjevati nacionalni akreditacijski organi, da so sposobni za akreditiranje preveriteljev za dejavnosti s področja uporabe te uredbe, vključno s sklicevanjem na harmonizirane standarde. Metode in merila, določeni v teh izvedbenih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členih 10 do 12, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

---

<sup>26</sup> Ti elementi so podobni tistim iz dela B Priloge III k uredbi o SPP, pri čemer je ta odstavek enakovreden členu 16(3) uredbe o SPP.

## POGLAVJE V

### EVIDENTIRANJE, PREVERJANJE, POROČANJE IN OCENJEVANJE SKLADNOSTI

#### Člen 14

#### Spremljanje in evidentiranje

1. Od 1. januarja 2025 naprej družbe na podlagi načrta spremljanja iz člena 7 in na osnovi tega načrta, ki jo opravi preveritelj, za vsako ladjo, ki pripluje v pristanišče postanka pod jurisdikcijo države članice ali iz njega izpluje, in za vsako plovbo v tako pristanišče postanka ali iz njega spremljajo in evidentirajo naslednje informacije:
  - (a) pristanišče odhoda in pristanišče prihoda, vključno z datumom in uro odhoda in prihoda ter trajanjem priveza;
  - (b) za vsako ladjo, za katero se uporablja člen 5(1), priključitev na oskrbo z električno energijo z obale in njeno uporabo ali uporabo katerih koli izjem iz člena 5(3), kot je potrjeno v skladu s členom 5(5b, točka (a)), če je to ustrezno;
  - (c) količino vsake vrste goriva, porabljenega med privezom in na morju;
  - (ca) količino električne energije, dobavljeno ladji prek oskrbe z električno energijo z obale;
  - (d) za vsako vrsto goriva, porabljenega med privezom in na morju, emisijski faktor od vrtine do rezervoarja, emisijske faktorje od rezervoarja do brazde pri zgorelem gorivu ter emisijske faktorje od rezervoarja do brazde pri uhajajočem gorivu, povezane z različnimi porabniki goriva na krovu, pri čemer so zajeti vsi zadevni toplogredni plini;
  - (e) količino vsake vrste nadomestnega vira energije, porabljene med privezom in na morju.
  - (f) kategorijo ladje za plovbo v ledu, če družba zaprosi, da se dodatna energija, ki je posledica kategorije ladje za plovbo v ledu, izključi iz obsega energije, porabljene na krovu ladje. Za ugotavljanje ujemanja med kategorijami za plovbo v ledu se uporablja priporočilo HELCOM 25/7;

- (g) datum, čas ter položaj na začetku in na koncu plovbe v ledu, količina posamezne vrste goriva, porabljenega med plovbo v ledu, razdaljo prepotovano v ledu, in skupno prepotovano razdaljo, če družba zaprosi, da se doda ta energija, porabljena zaradi plovbe v ledu, izključni iz obsega energije, porabljene na tleh ladje.
2. Družbe letno evidentirajo informacije iz odstavka 1 na pregleden način, ki preveritelju omogoča preverjanje skladnosti s to uredbo.
3. Družbe do 31. januarja v letu poročanja preveritelju predložijo poročilo FuelEU z posamezno ladjo, ki vsebuje vse informacije iz odstavka 1 ter podatke in dokumentacijo o spremljanju iz člena 6(4) za poročevalno obdobje.
4. V primeru prenosa ladje z ene družbe na drugo:
- (a) prejšnja družba preveritelju uradno sporoči informacije iz odstavka 1 za čas, v katerem je prevzela odgovornost za upravljanje ladje. Preveritelj, ki je opravil dejavnosti preverjanja za ladjo v okviru prejšnje družbe, preveri in evidentira te informacije v podatkovni zbirki FuelEU v skladu s členom 15 čim bližje dnevno zaključka prenosa in najpozneje v enem mesecu po tem datumu ter
- (b) brez poseganja v pododstavek (a) je nova družba, ki prevzame odgovornost za upravljanje ladje 31. decembra v poročevalnem obdobju, odgovorna za to, da ladja izpolnjuje zahteve iz členov 4 in 5 za celotno poročevalno obdobje, v katerem je prišlo do prenosa ali več prenosov.

## Člen 15

### Preverjanje in izračun

1. Preveritelj po preverjanju iz členov 10 do 12 oceni kakovost, popolnost in točnost poročila FuelEU. Preveritelj v ta namen uporabi vse informacije iz podatkovne baze FuelEU, vključno z informacijami o postankih v pristaniščih v skladu s členom 15.
- 1a<sup>27</sup>. Če preveritelj z oceno v okviru preverjanja z razumnim zagotovilom ugotovi, da poročilo FuelEU ne vsebuje bistvenih napačnih navedb, družbi uradno predloži poročilo o preverjanju, v katerem navede, da je poročilo FuelEU skladno s to uredbo. V poročilu o preverjanju so podrobno navedene vse zadeve, relevantne za delo, ki ga je opravil preveritelj.
- 1b<sup>28</sup>. Kadar se z oceno v okviru preverjanja ugotovijo napačne navedbe ali neskladnosti s to uredbo, preveritelj o tem pravočasno obvesti zadevno družbo. Družba nato napačne navedbe ali neskladnosti popravi, da omogoči pravočasen zaključek postopka preverjanja, ter preveritelju predloži spremenjeno poročilo FuelEU in vse druge informacije, ki so bile potrebne za odpravo ugotovljenih neskladnosti. Preveritelj v poročilu o preverjanju navede, ali je spremenjeno poročilo FuelEU skladno s to uredbo. Če sporočene napačne navedbe ali neskladnosti niso bile odpravljene in zaradi tega pride do bistveno napačnih navedb, preveritelj družbi uradno predloži poročilo o preverjanju, v katerem navede, da poročilo FuelEU ni skladno s to uredbo.
2. Preveritelj na podlagi skladnega poročila FuelEU:
  - (a) z uporabo metode iz Priloge I izračuna letno povprečno intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu za zadevno ladjo;
  - (b) z uporabo formule iz Priloge III, del A, izračuna stanje skladnosti ladje;

<sup>27</sup> Zaradi večje doslednosti in zanesljivosti postopka preverjanja ta odstavek temelji na členu 13(3) uredbe o SPP.

<sup>28</sup> Zaradi večje doslednosti in zanesljivosti postopka preverjanja ta odstavek ustreza prvotnemu členu 10(3), pri čemer so dodani elementi iz člena 13(4) uredbe o SPP.

- (c) izračuna število neskladnih postankov v pristanišču v prejšnjem poročevalnem obdobju, vključno s trajanjem priveza na pomolu in, če je ustrezno v skladu s členom 5(7), na sidrišču za vsak postanek v pristanišču, ki ni skladen z zahtevami iz člena 5.
3. Preveritelj do 31. marca v poročevalnem letu družbi uradno sporoči informacije iz odstavka 2 ter v podatkovni bazi FuelEU evidentira skladno poročilo FuelEU, poročilo o preverjanju in informacije iz odstavka 2.

#### *Člen 15a*

#### **Dodatni pregledi, ki jih opravi pristojni organ**

1. Pristojni organ države upravljavke lahko kadar koli in za dve prejšnji poročevalni obdobji v zvezi z ladjarsko družbo za katero koli od njenih ladij opravi dodatne preglede katerega koli od naslednjih elementov:
- (a) skladno poročilo FuelEU, pripravljeno ob uporabi členov 14 in 15;
  - (b) poročilo o preverjanju, pripravljeno ob uporabi člena 15;
  - (c) izračune preveritelja v skladu s členom 15(2).
2. Družba na zahtevo pristojnega organa zagotovi vse potrebne informacije ali dokumente in dovoli dostop do svojih prostorov ali ladje, da se olajšajo pregledi.
3. Pristojni organ izda dodatno poročilo o pregledih, ki po potrebi vključuje posodobljene izračune, opravljene v skladu s členom 15a(1)(c), posodobljeni znesek presežka skladnosti ali predhodnega presežka skladnosti in posodobljeni znesek popravne globe.

4. Če so v poročilu iz odstavka 3 ugotovljene napačne navedbe, neskladnosti ali napačni izračuni, zaradi katerih pride do neskladnosti z zahtevami iz člena 4 ali 5 te uredbe in posledično do popravne globe ali spremembe zneska že plačane popravne globe, pristojni organ družbo uradno obvesti o ustreznem znesku popravne globe ali spremenjene popravne globe. Države članice zagotovijo, da družba, odgovorna za ladjo v obdobju, za katero so bili opravljeni dodatni pregledi, plača znesek, ki je enak popravni globi ali spremenjeni popravni globi, v enem mesecu po uradnem obvestilu, v skladu z načini iz člena 20.
5. Pristojni organ iz podatkovne zbirke FuelEU nemudoma odstrani dokument o skladnosti FuelEU za ladjo, katere družba ni pravočasno plačala glob iz odstavka 4, in o tem pravočasno obvesti družbo. Potrdilo o skladnosti ponovno izda, ko je plačan znesek, enak popravni globi, pod pogojem, da družba izpolnjuje druge pogoje iz te uredbe za posedovanje tega dokumenta.
6. Odstavek 5 se ne uporablja za ladjo, ki je bila prenesena na družbo, ki ni družba, ki je prevzela odgovornost za njeno upravljanje v obdobju, za katero so bili opravljeni dodatni pregledi.
7. Subjekti, ki so izvedli ukrepe iz tega člena, te ukrepe skupaj z dokazilom o plačilih nemudoma evidentirajo v podatkovni zbirki FuelEU.

## Člen 15b

### Podporna orodja in smernice

Komisija razvije ustrezna orodja za spremljanje ter smernice in orodja za ciljno usmerjanje na podlagi tveganja, da bi olajšala in uskladila dejavnosti preverjanj in izvrševanja, povezane s to uredbo. Te smernice in orodja se v največji možni meri dajejo na voljo državam članicam, preveriteljem in nacionalnim akreditacijskim organom za namene izmenjave informacij in za boljše zagotavljanje doslednega izvrševanja te uredbe.

## Člen 16

### Podatkovna zbirka FuelEU in poročanje

1. Komisija pripravi elektronsko podatkovno zbirko FuelEU za spremljanje skladnosti s to uredbo, zagotovi delovanje te podatkovne zbirke in jo posodablja. Podatkovna zbirka FuelEU se uporablja za vodenje evidence o ukrepih v zvezi z dejavnostmi preverjanja, o stanju skladnosti ladij, vključno z uporabo mehanizmov prilagodljivosti iz členov 17 in 18, ter o ukrepih v zvezi s plačilom glob iz člena 20 in izdajo dokumenta o skladnosti FuelEU. Dostopna je družbam, preveriteljem, pristojnim organom in vsem ustrezno pooblaščenim subjektom, nacionalnim akreditacijskim organom, Evropski agenciji za pomorsko varnost in Komisiji, z ustreznimi pravicami dostopa in funkcijami, ki ustrezajo njihovim odgovornostim pri izvajanju te uredbe.
  - 1a. Vsi elementi, evidentirani ali spremenjeni v podatkovni zbirki FuelEU, se sporočijo subjektom, katerim so dostopni.
2. Komisija z izvedbenimi akti določi pravila za pravice dostopa ter funkcionalne in tehnične specifikacije podatkovne zbirke FuelEU, vključno s pravili o obveščanju in filtriranju. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

## Člen 17

### Shranitev in izposoja presežka skladnosti med poročevalnimi obdobji

1. Če ima ladja na podlagi informacij iz člena 15(2) v poročevalnem obdobju presežek skladnosti, ga lahko družba v okviru stanja skladnosti iste ladje shrani za naslednje poročevalno obdobje. Družba shranitev presežka skladnosti za naslednje poročevalno obdobje evidentira v podatkovni zbirki FuelEU, pri čemer jo mora odobriti njen preveritelj. Družba po izdaji dokumenta o skladnosti FuelEU ne more več shraniti presežka skladnosti.
2. Če ima ladja na podlagi informacij iz člena 15(2) primanjkljaj skladnosti za poročevalno obdobje, si lahko družba izposodi predhodni presežek skladnosti v ustrezni količini iz naslednjega poročevalnega obdobja. Predhodni presežek skladnosti se doda stanju skladnosti ladje v poročevalnem obdobju, predhodni presežek, pomnožen z 1,1, pa se odšteje od stanja skladnosti iste ladje v naslednjem poročevalnem obdobju. Predhodnega presežka skladnosti si ni mogoče izposoditi:
  - (a) za količino, ki za več kot 2 % presega mejno vrednost iz člena 4(2), pomnoženo s porabo energije ladje, izračunano v skladu s Prilogo I;
  - (b) za dve zaporedni poročevalni obdobji.
3. Družba do 30. aprila v poročevalnem letu po odobritvi preveritelja predhodni presežek skladnosti evidentira v podatkovni zbirki FuelEU.
4. Če ladja v poročevalnem obdobju nima postanka v pristanišču v Uniji in si je v prejšnjem poročevalnem obdobju izposodila predhodni presežek skladnosti, pristojni organ države upravljavke do 1. junija v letu poročanja družbi sporoči znesek popravne globe iz člena 20(1a), ki se ji je prvotno izognila z izposojanjem tega predhodnega presežka skladnosti, pomnoženega z 1,1.

## Člen 18

### Združevanje skladnosti

1. Stanja skladnosti dveh ali več ladij, izračunana v skladu s členom 15(2), je mogoče združiti za namene izpolnjevanja zahtev iz člena 4. Stanje skladnosti ladje ne more biti vključeno v več kot eno združevanje skladnosti v istem poročevalnem obdobju.
2. Družba v ta namen v podatkovni zbirki FuelEU evidentira namero, da vključit stanje skladnosti ladje v združevanje skladnosti, razporeditev skupnega združenega stanja za vsako posamezno ladjo in preveritelja, izbranega za preverjanje te razporeditve.
  - 2a. Če ladje, ki so vključene v združevanje skladnosti, nadzorujeta dve ali več družb, vse zadevne družbe sprejmejo obvestilo, vključno z razporeditvijo skupnega združenega stanja za njihove ladje in preveriteljem, izbranim za preverjanje razporeditve skupnega združenega stanja za vsako posamezno ladjo.
3. Združevanje skladnosti je veljavno le, če je skupno združeno stanje skladnosti pozitivno, če ladje, ki so imele primanjkljaj skladnosti, izračunan v skladu s členom 15(2), po razporeditvi skupnega združenega stanja skladnosti nimajo večjega primanjkljaja skladnosti in če ladje, ki so imele presežek skladnosti, izračunan v skladu s členom 15(2), po razporeditvi skupnega združenega stanja skladnosti nimajo primanjkljaja skladnosti.
4. Ladja ni vključena v združevanje skladnosti, če ne izpolnjuje obveznosti iz člena 22.
5. Če skupno združeno stanje skladnosti privede do presežka skladnosti za posamezno ladjo, se uporablja člen 17(1).
6. Člen 17(2) se ne uporablja za ladjo, ki je vključena v združevanje skladnosti.

8. Izbrani preveritelj do 30. aprila v letu poročanja v podatkovni zbirki FuelEU evidentira dokončno sestavo združevanja skladnosti in razporeditev skupnega združenega stanja skladnosti za vsako posamezno ladjo.

### *Člen 19*

#### **Dokument o skladnosti FuelEU**

1. Preveritelj do 30. junija v letu poročanja, izda dokument o skladnosti FuelEU za zadevno ladjo, če ladja po morebitni uporabi členov 17 in 18 nima primanjkljaja skladnosti in neskladnih postankov v pristaniščih ter izpolnjuje obveznost iz člena 22.
- 1a. Če je treba v skladu s členom 20(1a) ali členom 20(2a) plačati popravne globe, pristojni organ države upravljavke do 30. junija v letu poročanja za zadevno ladjo izda dokument o skladnosti FuelEU, pod pogojem, da je bil plačan znesek, ki je enak popravnim globam.
2. Dokument o skladnosti FuelEU vključuje naslednje informacije:
- (a) identiteto ladje (ime, identifikacijsko številko IMO in registrsko pristanišče ali matično pristanišče);
  - (b) ime, naslov in glavni kraj poslovanja lastnika ladje;
  - (c) identiteto preveritelja;
  - (d) datum izdaje tega dokumenta, njegovo obdobje veljavnosti in poročevalno obdobje, na katero se nanaša.
3. Dokument o skladnosti FuelEU je veljaven 18 mesecev po koncu poročevalnega obdobja oziroma poteče, če je medtem izdan nov dokument.

4. Preveritelj ali, kadar je ustrezno, pristojni organ države upravljavke izdajo dokumenta o skladnosti FuelEU nemudoma evidentira v podatkovni zbirki FuelEU.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določa vzorce dokumenta o skladnosti FuelEU, vključno z elektronskimi predlogami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 27(2).

## Člen 20

### Popravne globe

1. Preveritelj pred 1. majem v letu poročanja na podlagi izračuna, opravljenega na podlagi člena 15(2) in po uporabi členov 17 in 18, kjer je ustrezno, v podatkovni zbirki FuelEU evidentira preverjeno stanje skladnosti ladje.
  - 1a. Država upravljavka zagotovi, da družba za katero koli svojo ladjo, ki ima 1. junija v letu poročanja primanjkljaj skladnosti, potem ko to po možnosti potrdi organ, ki je zanj pristojen, do 30. junija v letu poročanja plača znesek, enak popravni globi, izračunani z uporabo formule iz Priloge III, del B. Če ima ladja v dveh ali več zaporednih poročevalnih obdobjih primanjkljaj skladnosti, se ta znesek pomnoži z  $1 + (n-1)/10$ , pri čemer je n število zaporednih poročevalnih obdobji, za katera mora družba plačati popravno globo za to ladjo.
  - 1b. Država upravljavka zagotovi, da družba za vsako svojo ladjo, ki se nahaja v položaju iz člena 17(4), do 30. junija v letu poročanja plača znesek, enak popravni globi, sporočeni na podlagi navedenega člena.
2. Preveritelj pred 1. majem v letu poročanja, kjer je to ustrezno na podlagi izračuna, opravljenega na podlagi člena 15(2), v podatkovni zbirki FuelEU evidentira skupno število ur, ko je bila ladja privezana na pomolu v neskladju z zahtevami iz člena 5.

- 2a. Država upravljavka zagotovi, da družba za vsako svojo ladjo, ki je imela najmanj en neskladen postanek v pristanišču, potem ko to po možnosti potrdi organ, ki je zanjo pristojen, do 30. junija v letu poročanja plača znesek, enak popravnih globi, izračunane tako, da se 1,5 EUR pomnoži z ugotovljeno skupno potrebo ladje po električni energiji med privezom in s skupnim številom zaokroženih ur, porabljenih za nivo in v neskladju z zahtevami iz člena 5.
- 2b. Države članice imajo na nacionalni ravni vzpostavljen potreben pravni in upravni okvir za zagotavljanje izpolnjevanja obveznosti v zvezi z nalaganjem, plačilom in popravljanjem popravilnih glob iz te uredbe.
3. Subjekti, ki so izvedli ukrepe iz tega člena, brez odlašanja evidentirajo te ukrepe in dokazilo o plačilih v podatkovni zbirki FuelEU.
- 3a. Družba je še naprej odgovorna za plačilo popravilnih glob, kar pa ne posega v možnost, da s komercialnimi upravljavci ladje sklene pogodbene dogovore, ki določajo, da je komercialni upravljavec odgovoren, da družbi povrne stroške za plačilo popravilnih glob iz tega člena, če prevzame odgovornost za nakup goriva ali upravljanje ladje. Za namene tega odstavka upravljanje ladje pomeni določanje tovora, ki ga prevažata ladja, načrta in poteka poti ali hitrosti ladje.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge III, da se na podlagi gibanja cen energije prilagodi faktor, določen v celicah 7 preglednice iz dela B zadevne priloge in uporabljen v formuli iz odstavka 1 tega člena, ter spremeni numerični faktor iz odstavka 2a tega člena na podlagi indeksacije povprečnih stroškov električne energije v Uniji.

5. Države članice bi morale zagotoviti, da se prihodki, ustvarjeni s popravnimi globami, ali enakovredna finančna vrednost teh prihodkov uporabi za podporo hitri uvedbi in uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju, in sicer s spodbujanjem proizvodnje večjih količin obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na pomorski sektor, pospešitvijo izgradnje ustreznih objektov za napajanje z gorivi ali električnih priključkov v pristaniščih ter podpiranjem razvoja, preskušanja in uvajanja najinovativnejših tehnologij v floti, da bi se doseglo znatno zmanjšanje emisij.

#### *Člen 22*

### **Obveznost posedovanja veljavnega dokumenta o skladnosti FuelEU**

1. Ladje, ki pristanejo v pristanišču pod jurisdikcijo države članice, ki priplujejo v pristanišče pod jurisdikcijo države članice, ki so v tem pristanišču ali ki odplujejo iz njega in ki so v zadevnem poročevalnem obdobju opravile plovbe, morajo do 30. junija v letu poročanja imeti veljaven dokument o skladnosti FuelEU.
2. Dokument o skladnosti FuelEU, izdan za zadevno ladjo v skladu s členom 19, dokazuje skladnost s to uredbo.

#### *Člen 23*

### **Izvrševanje**

1. Države članice določijo pravila o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te sankcije izvajajo. Predpisane sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh določbah uradno obvestijo Komisijo do [dd. mm. 20xx], in jo brez odlašanja uradno obvestijo o vseh naknadnih spremembah.
2. Vsaka država članica zagotovi, da vsak inšpekcijski pregled ladje v pristanišču pod njeno jurisdikcijo, izveden v skladu z Direktivo 2009/16/ES, vključuje preverjanje, ali ladja na krovu hrani veljaven dokument o skladnosti FuelEU.

3. Če ladja za dve ali več zaporednih poročevalnih obdobjih ne predloži veljavnega dokumenta o skladnosti FuelEU in če drugi izvršilni ukrepi niso dosegli skladnosti, lahko pristojni organ države članice pristanišča postanka za ladjo, ki ne pluje pod zastavo zadevne države članice, in potem ko je zadevni družbi omogočil predložitev pripomb, izda odredbo o izgonu. Če pristojni organ države članice pristanišča postanka štira, da ni izdal odredbo o izgonu, o tem obvesti Komisijo, druge države članice in zadevno državo zastave prek podatkovne zbirke FuelEU. Vsaka država članica, razen države članice, pod katere zastavo ladja pluje, ladji, zoper katero je izdana odredba o izgonu, zavrne vstop v katero koli svoje pristanišče, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti. Kadar ladja pluje pod zastavo države članice in vpluje v eno od njenih pristanišč ali se takšno neizpolnjevanje pri njej odkrije v enem od njenih pristanišč, zadevna država članica, potem ko zadevni družbi omogoči predložitev pripomb, odredi zadržanje ladje, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti.
4. Izpolnitev teh obveznosti se potrdi s posredovanjem veljavnega dokumenta o skladnosti FuelEU pristojnemu nacionalnemu organu, ki je izdal odredbo o izgonu. Ta odstavek ne posega v določbe mednarodnega prava, ki se uporabljajo za ladje v stiski.
5. O sankcijah katere koli države članice zoper določeno ladjo se uradno obvestijo Komisija, druge države članice in zadevna država zastave prek podatkovne zbirke FuelEU.

*Člen 24*  
**Pravica do presoje**

1. Družbe imajo pravico, da zaprosijo za presojo izračuna ali ukrepov, ki jih preveritelj nanje naslovi v skladu s to uredbo, vključno z zavrnitvijo izdaje dokumenta o skladnosti FuelEU v skladu s členom 19(1). Vloga za presojo se v enem mesecu od uradnega obvestila preveritelja o rezultatu izračuna ali ukrepu vloži pri pristojnem organu države članice, v kateri je preveritelj akreditiran.
3. Odločitve, ki jih na podlagi te uredbe sprejme pristojni organ države članice, so predmet presoje sodišča države članice, v kateri je ta pristojni organ.

*Člen 25*

**Pristojni organi**

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

## POGLAVJE VI

### PRENESENA IN IZVEDBENA POOBLASTILA TER KOMPETENČNE DOLŽNOSTI

#### Člen 26

##### Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(4), 9(4) in 20(4) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].
3. Prenos pooblastila iz členov 4(4), 9(4) in 20(4) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 4(4), 9(4) in 20(4), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

## Člen 27

### Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>29</sup>. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

<sup>29</sup> Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2099/2002 z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS) in o spremembi uredb o pomorski varnosti in preprečevanju onesnaževanja z ladij (UL L 324, 29.11.2002, str. 1).

## Člen 28

### Poročanje in pregled

0. Komisija v enem letu po objavi te uredbe Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem preuči skladnost in morebitno podvajanje te uredbe z Uredbo (EU) 2015/757. Poročilu po potrebi priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe ali Uredbe (EU) 2015/757, da bi bil zagotovljen enoten sistem spremljanja, poročanja in preverjanja za družbe.
1. Komisija do 31. decembra 2027 in nato vsakih pet let Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o rezultatih ocene delovanja te uredbe, o razvoju tehnologij in trga za obnovljiva in nizkoogljična goriva, o brezemisijah tehnologijah v pomorskem prevozu in o oskrbi z električno energijo z obale, tudi v sidrišču, ter njenem vplivu na pomorski sektor v Uniji. Komisija preuči možne spremembe, ki med drugim vključujejo:
  - (0) geografsko in materialno področje uporabe te uredbe iz člena 2;
  - (a) mejne vrednosti iz člena 4(2), da bi izpolnili cilje iz Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti;
  - (b) vrste in velikost ladij, za katere se uporablja člen 5(1), in razširitev obveznosti iz člena 5(1) na ladje v sidrišču;
  - (c) izjeme iz člena 5(3);
  - (d) odgovornost za električno energijo, ki se dovaja v okviru oskrbe z električno energijo z obale, in emisijski faktor od vrtine do rezervoarja, povezan s to električno energijo in določen v Prilogi I;
  - (e) možnost vključitve namenskih mehanizmov za najbolj trajnostne in inovativne tehnologije za goriva z znatnim potencialom za razogljičenje, da bi ustvarili jasen in predvidljiv pravni okvir ter spodbudili razvoj trga in uvajanje takih goriv, kot so obnovljiva goriva nebiološkega izvora;

(f) izračun stanja skladnosti za ladje, ki zaprosijo za izključitev dodatne energije zaradi plovbe v ledu in/ali zaradi njihove kategorije za plovbo v ledu iz prilog III in IV, ter morebitno podaljšanje teh določb po 31. decembru 2029.

2. Če Mednarodna pomorska organizacija sprejme svetovni standard za goriva z nizkimi emisijami toplogrednih plinov za pomorski promet, Komisija brez odlašanja, v vsakem primeru pa najpozneje do 30. septembra 2028 predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu. Komisija v tem poročilu preuči ta svetovni ukrep glede na cilje Pariškega sporazuma in njegovo splošno okoljsko celovitost. Preuči tudi vsa vprašanja v zvezi z morebitno povezanostjo ali uskladitvijo te uredbe z navedenim ukrepom, tudi potrebo po preprečevanju dvojnega štetja emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa. Poročilu po potrebi priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe v skladu z zavezami Unije glede emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu ter z namenom ohranjanja okoljske celovitosti in učinkovitosti podnebnih ukrepov Unije.

## *Člen 29*

### **Spremembe Direktive 2009/16/ES**

Na seznam iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES se doda naslednja točka: „51. Dokument o skladnosti FuelEU, izdan na podlagi Uredbe (EU) xxxx o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu“.

*Člen 30*

**Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Uporablja se od 1. januarja 2025, z izjemo členov 7 in 8, ki se uporabljata od 31. avgusta 2024.

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

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*predsednik/predsednica*

*Za Svet*  
*predsednik/predsednica*

**METODOLOGIJA ZA DOLOČITEV INTENZIVNOSTI TOPLOGREDNIH PLINOV  
PORABLJENE ENERGIJE NA KROVU LADJE**

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

Indeks intenzivnosti TGP	V-R	A-B
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^n f_{fuel} \sum_j^m engine\ M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{slip,j}\right) \times (CO_{2eq,TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{slip,j}\right) \times CO_{2eq,TtW,slip,j}\right]}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$

Enačba (1)

pri čemer je naslednja formula imenovana enačba (2):

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

Izraz	Razlaga
<i>i</i>	Indeks, ki ustreza gorivom, dobavljenim ladji v poročevalnem obdobju
<i>j</i>	Indeks, ki ustreza enotam za porabo goriv na krovu ladje. Za namene te uredbe so upoštevne enote za porabo goriv glavni motor(-ji), pomožni motor(-ji), kotli, gorivne celice in sežigalniki odpadkov.
<i>k</i>	Indeks, ki ustreza priključnim mestom za oskrbo z električno energijo z obale.
<i>n</i>	Skupno število goriv, dobavljenih ladji v poročevalnem obdobju
<i>c</i>	Skupno število priključnih mest za oskrbo z električno energijo z obale
<i>m</i>	Skupno število enot za porabo goriv
$M_{i,j}$	Masa goriva <i>i</i> , ki jo porabi enota za porabo goriv <i>j</i> [gGoriva]
$E_k$	Elektrika, dobavljena ladji na posamezno priključno mesto za oskrbo z električno energijo z obale <i>k</i> [MJ]
$CO_{2eqWtT,i}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V-R) za gorivo <i>i</i> [gCO <sub>2ekv</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V-R), povezan z elektriko, dobavljeno zasidrani ladji na posamezno priključno mesto za oskrbo z električno energijo z obale <i>k</i> [gCO <sub>2ekv</sub> /MJ]
$LCV_i$	Spodnja kurilna vrednost goriva <i>i</i> [MJ/gGoriva]
$RWD_i$	Če je gorivo <i>i</i> gorivo iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, se lahko uporabi nagradni faktor 2 za obdobje do 1.

	januarja 2030 ter 1,5 za obdobje od 1. januarja 2030 do 1. januarja 2035. Drugače: $RWD_i = 1$
$C_{enginestipj}$	Koeficient nezgorelega goriva[...] kot odstotek mase goriva [...] ki ga porabi enota za porabo goriv $j$ [%]. $C_{slip}$ vključuje tudi ubežne in uhajajoče emisije[...]
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R–B) po posameznem vrstnem gorivu v enoti za porabo goriv $j$ [gTGP/gGoriva]
$CO_{2eq,TtW,j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R–B) v ekvivalentu $CO_2$ zgorjenega goriva $i$ v enoti za porabo goriv $j$ [g $CO_2$ ekv./gGoriva] $CO_{2eq,TtW,j} = \left( C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_{sfN_2O,j}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R–B) [...] po posameznem uhajajočem gorivu na enoto za porabo goriv $j$ [gTGP/gGoriva]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R–B) v ekvivalentu $CO_2$ uhajajočega goriva $i$ na enoto za porabo goriv $j$ [g $CO_2$ ekv./gGoriva] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = \left( C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ pri čemer so: $C_{sfCO_2}$ in $C_{sfN_2O}$ nastavljeni na nič.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potencial globalnega segrevanja $CO_2$ , $CH_4$ , $N_2O$ v 100 letih, kot je določen v Direktivi (EU) 2018/2001, Priloga V, del C, odstavek 4

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

Metoda za določanje [ $M_i$ ]

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

Metoda za določanje emisijskih faktorjev TGP od vrtine do rezervoarja

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

Privzete vrednosti emisijskih faktorjev TGP od vrtine do rezervoarja ( $CO_{2eqWtT,i}$ ) so navedene v Prilogi II.

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

Dejanske vrednosti se lahko uporabijo pod pogojem, da so certificirane v okviru sistema, ki ga je Komisija v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001 priznala za biogoriva, bioplino, goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora in reciklirana ogljikova goriva, z uporabo člena 9(3).

#### Dobavnica za gorivo

V skladu z obstoječimi pravili iz Priloge VI h konvenciji MARPOL je dobavnica za gorivo obvezna, določene pa so tudi informacije, ki jih je treba vključiti vanjo.

Za namene te uredbe:

- 0)** dobavnice za gorivo, ki vključujejo goriva, ki niso fosilna goriva in se uporabljajo na krovu, se dopolnijo z naslednjimi informacijami v zvezi s temi gorivi:
- spodnja kurilna vrednost [MJ/g].
  - Za biogoriva: vrednosti *E*, določene v skladu z metodologijami iz Direktive (EU) 2018/2001, Priloga V, del C, in Priloga VI, del B, [gCO<sub>2</sub>ekv./MJ] ter povezana dokazila o skladnosti s pravili iz navedene direktive za ta goriva z opisom proizvodne poti goriva.
  - Za goriva, ki niso fosilna goriva in biogoriva: emisijski faktor TGP od vrtnice do rezervoarja CO<sub>2</sub>ekv. [gCO<sub>2</sub>ekv./gGorivaMJ] in povezano potrdilo z opisom proizvodne poti goriva

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

#### Dobavnica za električno energijo

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

dobavitelj: ime, naslov, telefon, e-naslov, zastopnik

sprejemna ladja: številka IMO (MMSI), ime ladje, vrsta ladje, zastava, zastopnik ladje

pristanišče: ime, lokacija (LOCODE), terminal/privez

priključno mesto za oskrbo z električno energijo z obale: podatki o priključnem mestu

čas oskrbe z električno energijo z obale: datum/čas začetka/zaključka

dobavljena energija: delež električne energije, dodeljen dobavnemu mestu (če je primerno) [kW], poraba električne energije (kWh) za obračunsko obdobje, informacije o konični moči (če so na voljo)

meritve s števcem

Metoda za določanje emisijskih faktorjev TGP od rezervoarja do brazde

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

Privzete vrednosti emisijskih faktorjev TGP od rezervoarja do brazde ( $CO_{2eq,TW,j}$ ) so navedene v Prilogi II.

V skladu z načrtom spremljanja iz člena 7 in po presoji preveritelja se lahko uporabijo druge metode, kot sta neposredno merjenje ekvivalenta CO<sub>2</sub> in laboratorijsko preskušanje, če se s tem poveča splošna točnost izračuna, z uporabo člena 9(4).

Metoda za določanje ubežnih in uhajajočih emisij od rezervoarja do brazde

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

Metode za določanje nagradnih faktorjev, povezanih z nadomestnimi viri energije

Če so na krovu nameščeni nadomestni viri energije, se lahko uporabi nagradni faktor za nadomestne vire energije. V primeru vetrne energije se tak nagradni faktor določi na naslednji način:

Nagradni faktor nagrajevanja za nadomestne vire energije – VETER ( $f_{veter}$ )	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

pri čemer:

- $P_{Wind}$  je razpoložljiva dejanska moč pogonskih sistemov na veter in ustreza  $f_{eff} * P_{eff}$ , izračunano v skladu s smernicami iz leta 2021 za obravnavo inovativnih energijsko učinkovitih tehnologij za izračun in preverjanje doseženega projektnega indeksa energetske učinkovitosti in indeksa obstoječe energetske učinkovitosti (*Guidelines on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI*) (MEPC.1/Circ.896);
- $P_{Prop}$  je pogonska moč ladje in ustreza  $P_{ME}$ , kot je opredeljeno v smernicah iz leta 2018 o načinu izračuna doseženega projektnega indeksa energetske učinkovitosti za nove ladje (Resolucija IMO MEPC.308(73), kot je bila spremenjena); *Guidelines on the method of*

*calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships) in smernicah iz leta 2021 o načinu izračuna doseženega indeksa energetske učinkovitosti za obstajajoče ladje (Resolucija IMO MEPC.333(76); Guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency existing ships index (EEXI). Če je vgrajen pogonski motor ali motorji:  $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$*

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

**PRIVZETI EMISIJSKI FAKTORJI**

Privzeti emisijski faktorji iz spodnje preglednice se uporabijo za določitev indeksa intenzivnosti toplogrednih plinov iz Priloge I k tej uredbi, razen kadar družba nastopa od teh privzetih emisijskih faktorjev z uporabo člena 9(3) in (4).

V preglednici:

PZM pomeni predvideno za meritve,

n. r. pomeni ni relevantno,

pomišljaj pomeni „se ne uporablja“.

E se določi v skladu z metodologijami iz Direktive (EU) 2018/2001, Priloga V, del C, in Priloga VI, del B.

Kadar je v celici navedeno PZM ali n. r., se uporabi najvišja privzeta vrednost razreda goriva v istem stolpcu. Kadar je za določen razred goriva v vseh celicah v istem stolpcu navedeno PZM ali n. r., se uporabi privzeta vrednost najmanj ugodne poti fosilnih goriv.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R		R-B			
Razred goriva	Ime poti	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO <sub>2eq</sub> WT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Razred enote za porabo goriv	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>stip</sub> Kot % mase goriva, ki ga porabi motor
Fosilni viri	HFO (težko kurilno olje)  ISO 8217 stopnje RME do RMK	0,0405	13,5	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3.114	0,00005	0,00018	–
	LSFO (kurilno olje)	0,0405	13,2 surovo	vsi motorji z notranjim	3.151	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R	R-R				
	z nizko vsebnostjo žvepla)		13,7 mešanica	zgorevanje m				
	ULSFO (kurilno olje z ultra nizko vsebnostjo žvepla)	0,0405	13,2	vsi motorji z notranjim zgorevanje m	3.114	0,00005	0,00018	-
	VLSFO (kurilno olje z zelo nizko vsebnostjo žvepla)	0.041	13,2	vsi motorji z notranjim zgorevanje m	3.206	0,00005	0,00018	-
	LFO (lahko kurilno olje) ISO 8217 stopnje RMA do RMD	0.041	13,2	vsi motorji z notranjim zgorevanje m	3.151	0,00005	0,00018	-
	Dizelsko olje (MDO) Plinsko olje (MGO) ISO 8217 stopnje DMX do DMB	0,0427	14,4	vsi motorji z notranjim zgorevanje m	3.206	0,00005	0,00018	-
	UZP	0,0491	18,5	UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanje m)	2.750	0	0,00011	3,1
UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanje m)				1,7				
UZP Diesel (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanje m)				0,2				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R	R-R				
				LBSI				n. r.
	UNP	0,046	7,8	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,030 butan 3,000 propan	PZM	PZM	n. r.
	H2 (zemeljski plin)	0,12	132	gorivne celice	0	0	-	=
				motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
	NH3 (zemeljski plin)	0,0186	121	brez motorja	0	0	PZM	-
	Metanol (zemeljski plin)	0,0199	31,3	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1.375	PZM	PZM	-
Tekoča biogoriva	proizvodne poti etanola iz Direktive (EU) 2018/2001	vrednost, kot je določena v Prilogi III k Direktivi (EU) 2018/2001	$E - \frac{C_{\text{fCO}_2}}{\text{LCV}}$	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1.913	PZM	PZM	-
	biodizel proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001			vsi motorji z notranjim zgorevanjem	2.834	PZM	PZM	-
	Z vodikom obdelano rastlinsko olje (HVO) proizvodne poti iz			vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3.115	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R			R-2		
	Direktive (EU) 2018/2001							
	utekočinjeni biometan kot gorivo v prometu (bioUZP) proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001			UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanjem)	2.750	0	0,00011	2,1
				UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7
				UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2
				LBSI				n. r.
	proizvodne poti biometanola iz Direktive (EU) 2018/2001			vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1.375	PZM	PZM	-
	druge proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001			vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3.115	0,00005	0,00018	-
Plinska biogoriva	Bio-H2 proizvodne poti iz Direktive (EU) 2018/2001	vrednost, kot je določena v Prilogi III k Direktivi (EU) 2018/2001	n. r.	gorivne celice	0	0	0	-
				motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
Obnovljiva goriva nebiološkega izvora	e-dizel	0,0427	n. r.	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3.206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R			R-3		
(RFNBO)								
-	e-metanol	0,0199	n. r.	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,375	0,00005	0,00018	-
e-goriva								
				UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanjem)				3,1
	e-UZP	0,0491	n. r.	UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)	2.750	0	0,00011	1,7
				UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2
				LBSI				n. r.
	e-H2	0,12	n. r.	gorivne celice	0	0	0	
				motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	-
	e-NH3	0,0186	n. r.	gorivne celice	0	n. r.	PZM	n. r.
				motor z notranjim zgorevanjem	0	n. r.	PZM	n. r.
	e-UNP	n. r.	n. r.		n. r.	n. r.	n. r.	n. r.
	E-DME	n. r.	n. r.		n. r.	n. r.	n. r.	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			V-R			R-F		
Drugo	Elektrika	-	MEŠANICA ENERGIJSKIH VIROV EU	Oskrba z električno energijo s kopnega	-	-	-	-

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

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

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

V stolpcu 4 so navedeni emisijski faktorji TGP od vrtine do rezervoarja v [gCO<sub>2ekv</sub>/MJ]. Za tekoča biogoriva se privzete vrednosti izračunajo z uporabo vrednosti *E*, določenih v skladu z metodologijami iz Direktive (EU) 2018/2001, Priloga V, del C, za vsa tekoča biogoriva, razen za bio-UZP, in Priloga VI, del B, za bio-UZP ter na podlagi privzetih vrednosti, povezanih z določenim biogorivom, uporabljenim kot gorivo v prometu, in njegovo proizvodno potjo, določenih v zadevni direktivi, Priloga V, dela D in E, za vsa tekoča biogoriva, razen za bio-UZP, in Priloga VI, del D, za bio-UZP. Vrednosti *E* pa je treba prilagoditi tako, da se odšteje razmerje med vrednostmi iz stolpca 6 (*c<sub>f</sub>*<sub>CO<sub>2</sub></sub>) in stolpca 3 (LCV). To se zahteva v tej uredbi, ki razlikuje med izračuni od vrtine do rezervoarja in od rezervoarja do brazde, da se prepreči dvojno štetje emisij.

Za RFNBO je treba privzete vrednosti izračunati z uporabo metodologije iz delegiranega akta, sprejetega na podlagi člena 28(5) Direktive (EU) 2018/2001<sup>30</sup>.

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

V stolpcu 6 je naveden emisijski faktor *C<sub>f</sub>* za CO<sub>2</sub>, izražen v [gCO<sub>2</sub>/gGoriva]. Uporabijo se vrednosti emisijskih faktorjev, kot so določene v Uredbi (EU) 2015/757. Za vsa goriva, ki niso vključena v Uredbo (EU) 2015/757, so privzete vrednosti navedene v preglednici.

V stolpcu 7 je naveden emisijski faktor *C<sub>f</sub>* za metan, izražen v [gCH<sub>4</sub>/gGoriva]. Za goriva UZP je *C<sub>f</sub>* za metan nastavljen na nič.

<sup>30</sup> Ali na podlagi ustreznih določb spremenjene direktive glede na napredek sozakonodajalcev.

V stolpcu 8 je naveden emisijski faktor  $C_f$  za dušikov oksid, izražen v  $[gN_2O/gGoriva]$ .

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

FORMULI ZA IZRAČUN STANJA SKLADNOSTI IN POPRAVNE GLOBE iz člena 20(1a)

**A. FORMULA ZA IZRAČUN STANJA SKLADNOSTI LADJE**

Za izračun stanja skladnosti ladje se uporabi naslednja formula:

Stanje skladnosti [gCO <sub>2ekv.</sub> ] =	$(TGPIE_{ciljno} - TGPIE_{dejansko}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_{i1}]$
---	---

pri čemer je:

$gCO_{2ekv}$	
TGPIE <sub>ciljno</sub>	mejna vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje v skladu s členom 4(2) te uredbe
TGPIE <sub>dejansko</sub>	letno povprečje intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, izračunano za zadevno poročevalno obdobje

Do 31. decembra 2029 lahko družba za vsako ladjo, ki spada v kategorijo IC, IB, IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, zaprosi za izključitev dodatne energije zaradi plovbe v ledu in/ali zaradi kategorije za plovbo v ledu IA ali IA Super. V tem primeru se za zgornji izračun stanja skladnosti vrednosti  $M_i$  nadomestijo s prilagojeno maso goriva  $M_{iA}$  iz Priloge IV, vrednost TGPIE<sub>dejansko</sub>, ki se uporabi za izračun stanja skladnosti, pa se ponovno izračuna z ustreznimi vrednostmi  $M_{iA}$ .

**B. FORMULA ZA IZRAČUN POPRAVNE GLOBE IZ ČLENA 20(1A)**

Višina popravne globe iz člena 20(1a) se izračuna na naslednji način:

Popravna globa =	$\frac{ (\text{Stanje skladnosti}) }{TGPIE_{dejansko} \times 41000} \times 2400$
---------------------	--

<b>1.</b> Popravna globa	<b>2.</b> V EUR
<b>3.</b> absolutno(stanje skladnosti)	<b>4.</b> Absolutna vrednost stanja skladnosti
<b>5.</b> 41000	<b>6.</b> 1 metrična tona VLSFO, ki je ekvivalent 41000 MJ
<b>7.</b> 2400	<b>8.</b> Znesek, ki ga je treba plačati v EUR, na ekvivalentno metrično tono VLSFO

**IZRAČUN PRILAGOJENE MASE GORIVA ZA PLOVBO V LEDU**

V tej prilogi je opisano, kako izračunati:

- dodatno energijo zaradi tehničnih značilnosti ladje, ki spada v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu
- dodatno energijo, ki jo zaradi plovbe v ledu porabi ladja, ki spada v kategorijo IA, B, A ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu
- prilagojeno maso [ $M_i A$ ] po odbitku dodatne energije, dodeljene posameznemu gorivu  $i$

**Dodatna energija zaradi kategorije za plovbo v ledu**

Dodatna poraba energije zaradi tehničnih značilnosti ladje, ki spada v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

pri čemer je  $E_{\text{voyages, total}}$  skupna energija, porabljena za vse plovbe, in  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu.

Skupna energija, porabljena za vse plovbe, se izračuna z uporabo:

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

pri čemer je  $M_{i, \text{voyages, total}}$  masa goriva  $i$ , porabljenega za vse plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, in  $LCV_i$  spodnja kurilna vrednost goriva  $i$ .

**Dodatna energija zaradi plovbe v ledu**

Dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu se izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je  $E_{\text{voyages, open water}}$  energija, porabljena na plovbah v odprtih vodah, in  $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  prilagojena energija, porabljena zaradi plovbe v ledu.

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

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

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

pri čemer je *Evoyages, ice conditions* energija, porabljena za plovbo v ledu, ki se izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je *Mi, voyages, ice conditions* masa goriva *i*, porabljenega za plovbo v ledu.

Dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu se izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je:

*Dice conditions* skupna razdalja, prepotovana med plovbo v ledu v okviru področja uporabe te uredbe.

$(\square/\square) open water$  je poraba energije glede na razdaljo, prepotovano v odprtih vodah, ki se izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je:

*E voyages, ice conditions* poraba energije med plovbo v ledu in

*D total* skupna letna prepotovana razdalja v okviru področja uporabe te uredbe.

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

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

### Prilagojena masa [*Mi A*]

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

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

$$\text{Za vsako gorivo } i, E_{\text{additional ice}} \leq Mi * LCVi$$

Prilagojena masa goriva [*Mi A*] se izračuna na naslednji način:

$$Mi A = Mi - E_{\text{additional ice}} / LCVi$$