

Brusel 2. června 2022
(OR. fr, en)

9810/22

Interinstitucionální spis:
2021/0210(COD)

TRANS 349
MAR 125
ENV 533
ENER 245
IND 212
COMPET 436
ECO 50
RECH 330
CODEC 834

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	9278/22 + COR 1
Č. dok. Komise:	10327/21 INIT+ ADD 1-3
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES – obecný přístup

Delegace naleznou v příloze pro informaci znění, na jehož základě Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání dne 2. června 2022 dosáhla obecného přístupu k výše uvedenému návrhu.

2021/0210 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU)/...

ze dne...

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

- (1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu EU podílí přibližně 75 % a na objemu vnitřního obchodu EU 31 %. Současné lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí CO₂ z dopravy v EU a 3–4 % celkových emisí CO₂ v EU. V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu. Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou rovné podmínky nezbytné. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném a harmonizovaném politickém rámci, kde mohou provozovatelé námořní dopravy, přístavy a další aktéři působit na základě rovných příležitostí. Dojde-li k narušení trhu, hrozí riziko znevýhodnění provozovatelů lodí nebo přístavů ve srovnání s konkurenty v odvětví námořní dopravy nebo v jiných odvětvích dopravy. To může mít potom za následek snížení konkurenceschopnosti tohoto odvětví a omezení propojení v námořní dopravě pro občany a podniky.
- (2) S cílem posílit závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody přijaté v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu³ (dále jen „Pařížská dohoda“) je cílem nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality („evropský právní rámec pro klima“)⁴, snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a nasměrovat Unii na cestu k tomu, aby se do roku 2050 stala klimaticky neutrální. Ke stimulaci využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, a to i v odvětví námořní dopravy, jsou kromě toho zapotřebí různé doplňkové politické nástroje. K nezbytnému vývoji a zavádění technologií musí dojít do roku 2030, abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.

³ Úř. věst. L 282, 19.10. 2016, s. 4.

⁴ Úř. věst. L 243, 9.7.2021.

- (3) V souvislosti s přechodem na obnovitelná a nízkouhlíková paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy EU, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů provozovatelů lodí. Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva. To může vést k úniku uhlíku a škodlivým účinkům na konkurenceschopnost tohoto odvětví, pokud dostupnost obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořních přístavech spadajících do jurisdikce členského státu není doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny provozovatele lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvají z nich. Toto nařízení by proto mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.
- (4) Aby bylo dosaženo dopadu na všechny činnosti v odvětví námořní dopravy, mělo by se toto nařízení vztahovat na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu v jurisdikci členského státu, na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu v jurisdikci členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu v jurisdikci členského státu do přístavu v jurisdikci členského státu a na energii spotřebovanou u nábreží v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. Tímto způsobem je zajištěna účinnost tohoto nařízení, mimo jiné zvýšením pozitivního dopadu tohoto rámce na životní prostředí. [Tento rámec současně omezuje riziko úhybných zastávek v přístavu a riziko přemístění činností spojených s přesměrováním mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měly by v zájmu rovných podmínek pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy, pokud jde o všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech, platit soudržná pravidla obsažená v tomto nařízení.

- (5) Pravidla stanovená v tomto nařízení by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku. Z důvodu souladu s unijními a mezinárodními pravidly v oblasti námořní dopravy by se toto nařízení mělo zaměřit na lodě s hrubou prostorností nad 5 000 a nemělo by se vztahovat na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům. Přestože tyto lodě s hrubou prostorností nad 5 000 představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, jsou zodpovědné za velkou většinu emisí oxidu uhličitého (CO₂) z námořního odvětví. Komise by měla situaci pravidelně vyhodnocovat s cílem případně rozšířit oblast působnosti na lodě s hrubou prostorností nižší než 5000.
- (5a) Členské státy, které na svém území nemají žádné námořní přístavy, žádného akreditovaného ověřovatele, žádné lodě plující pod jejich vlajkou spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení a které nejsou státem odpovědným za příslušné správní činnosti ve smyslu tohoto nařízení, by nemusely přijímat žádná opatření, pokud jde o příslušné požadavky uvedené v tomto nařízení, jsou-li uvedené podmínky splněny.
- (5b) S ohledem na zvláštní povahu a omezení nejvzdálenějších regionů Unie, zejména na jejich odlehlost a ostrovní povahu, by měla být zvláštní pozornost věnována zachování jejich dostupnosti a účinného propojení námořní dopravou. Do oblasti působnosti tohoto nařízení by proto měla být zahrnuta pouze polovina energie spotřebované při plavbách z přístavu určení nebo do přístavu určení nacházejícího se v nejvzdálenějším regionu. Ze stejných důvodů by měly být povoleny dočasné výjimky pro plavbu mezi přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a jiným přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a pro energii spotřebovanou během jejich zastávky v přístavu v příslušných nejvzdálenějších regionech.
- (5c) S cílem zohlednit zvláštní situaci ostrovních regionů, jak je zdůrazněno v článku 174 Smlouvy, a potřebu zachovat propojení mezi ostrovy a okrajovými regiony s ústředními regiony Unie by měly být povoleny dočasné výjimky pro plavby uskutečňované jinými osobními loděmi než výletními osobními loděmi mezi přístavem určení spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem určení spadajícím do jurisdikce téhož členského státu, který se nachází na ostrově s méně než 200 000 trvalými obyvateli.

- (5d) Závazky veřejné služby mezi Kyprem a jinými členskými státy by měly být dočasně vyňaty. Námořní spojení mezi Kyprem a kontinentální Evropou totiž již více než dvě desetiletí neexistuje. Cílem pokračujícího úsilí o vytvoření takového spojení v rámci závazků veřejné služby je účinně reagovat na naléhavou potřebu poskytovat službu obecného zájmu a zajistit konektivitu, jakož i hospodářskou, sociální a územní soudržnost.
- (5e) Vzhledem ke zvýšeným nákladům na námořní dopravu pro plavidla, která nesplňují požadavky tohoto nařízení, by se mělo řešit riziko vyhýbání se a obcházení ustanovení tohoto nařízení, zejména pokud jde o segment plavidel kontejnerové dopravy. Zastávky v přístavech v blízkosti Unie s cílem omezit náklady na dodržování tohoto nařízení by nejen snížily očekávané přínosy pro životní prostředí a významně oslabily cíle sledované tímto nařízením, ale mohly by vést k dodatečným emisím v důsledku větší realizované vzdálenosti způsobené obcházením tohoto nařízení. Je proto vhodné vyloučit z koncepce přístavu určení některé zastávky v přístavech mimo Unii. Toto vyloučení by mělo být zaměřeno na přístavy v blízkosti Unie, kde je riziko obcházení tohoto nařízení největší. Omezení na 300 námořních mil představuje přiměřenou reakci na toto riziko, která vyvažuje dodatečnou zátěž a riziko obcházení tohoto nařízení. Kromě toho by se vyloučení z pojmu „přístav určení“ mělo zaměřit pouze na kontejnerové lodě a přístavy, jejichž hlavní činností je překládka kontejnerů. U těchto přeprav spočívá riziko vyhýbání se daňovým povinnostem rovněž v přesunu přístavních uzlů do přístavů mimo Unii, což by dopady obcházení dále zhoršilo. Z tohoto důvodu a při neexistenci povinného systému IMO pro používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv při mezinárodních plavbách na globální úrovni s podobnou úrovní ambicí ve srovnání s požadavky stanovenými v tomto nařízení by se zastávky kontejnerových lodí v sousedním kontejnerovém překládkovém přístavu neměly považovat za zastávky v přístavech určení ve smyslu tohoto nařízení. Aby byla zajištěna proporcionalita a rovné použití opatření, měla by být zohledněna opatření ve třetích zemích, která mají rovnocenný účinek jako toto nařízení.

- (5f) Plavba v ledu a technické vlastnosti lodí s ledovou třídou způsobují námořní dopravě dodatečné náklady, zejména v severních částech Baltského moře, které by mohly být tímto nařízením dále zvýšeny. Tyto dodatečné náklady lodí s ledovou třídou z důvodu plavby v ledu a vzhledem k jejich technickým vlastnostem by proto měly být zmírněny, aby se vytvořily rovné podmínky s ostatními loděmi. Za tímto účelem by společností mělo být dočasně povoleno používat upravené množství energie spotřebované na palubě těchto lodí s ledovou třídou. Komise by měla znovu posoudit potřebu a metodiku takového mechanismu, zejména s ohledem na spolehlivost monitorování údajů nezbytných k vykazování vzdálenosti a dodatečné energie plavby v ledu, s ohledem na možné prodloužení tohoto opatření.
- (5g) S cílem vytvořit jasný a předvídatelný právní rámec a podpořit tak rozvoj trhu a zavádění nejvíce udržitelných a inovativních palivových technologií s růstovým potenciálem k uspokojení budoucích potřeb je nezbytná zvláštní pobídka pro obnovitelná paliva nebiologického původu s ohledem na významný potenciál dekarbonizace těchto paliv a s ohledem na jejich odhadované výrobní náklady v krátkodobém a střednědobém horizontu. Jsou-li vyráběna z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou syntetická paliva přinést až 100% úsporu emisí v porovnání s fosilními palivy. Tato paliva mají rovněž značné výhody oproti dalším typům udržitelných paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů (zejména vody) ve výrobním procesu. Jejich výrobní náklady jsou však v současné době mnohem vyšší než tržní cena konvenčních paliv a předpokládá se, že tomu tak bude i ve střednědobém horizontu. Toto nařízení by proto mělo zavést zvláštní a dočasný multiplikátor podporující zavádění této technologie.
- (6) Subjektem odpovědným za dodržování souladu s tímto nařízením by měla být lodní společnost definovaná jako vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz a po převzetí takové odpovědnosti souhlasil s převzetím všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění, jak je v rámci Unie prováděno prostřednictvím nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006⁵. Tato definice vychází z definice

⁵ Úř. věst. L 64, 4.3.2006, s. 1.

„společnosti“ v čl. 3 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757⁶ a je v souladu s globálním systémem sběru dat zavedeným v roce 2016 Mezinárodní námořní organizací (IMO).

- (6a) Zatímco dotčená společnost by měla zůstat odpovědná za plnění povinností v oblasti monitorování a vykazování podle tohoto nařízení, jakož i za úhradu nápravných sankcí v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a s cílem podpořit využívání čistších paliv, subjekt odpovědný za nákup paliva a/nebo za přijímání provozních rozhodnutí, která mají vliv na intenzitu skleníkových plynů z energie spotřebované lodí, by mohl prostřednictvím smluvních ujednání s touto společností v případě deficitní bilance souladu společnosti nahradit nebo jiným způsobem kompenzovat náklady na nápravné sankce vyplývající z provozu lodí. Společnost může na smluvním základě požádat ověřovatele, aby vypočítal výši sankcí odpovídajících provozu lodi jiným subjektem během vykazovaného období. Pro účely tohoto nařízení se provozem lodí rozumí určení přepravovaného nákladu, trasy a rychlosti lodí.
- (7) Vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení vyžaduje koordinovaný přístup k sladění nabídky a poptávky a zajištění vhodné distribuční infrastruktury. Zatímco současný evropský regulační rámec již částečně upravuje výrobu paliva směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001⁷ a jeho distribuci směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁸, je také zapotřebí nástroj, který zajistí rostoucí úroveň poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech.
- (8) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku nebo cíle týkající se uhlíkové náročnosti činností podporují zlepšení energetické účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém horizontu přinesly významný posun směrem k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (9) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech by měly být cílené a respektovat zásadu technologické neutrality. Měly by proto být stanoveny meze intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí, aniž by bylo předepisováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie.
- (10) Měl by být podporován rozvoj a zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv s vysokým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a s vysokým potenciálem pro inovace a růst, aby byly splněny budoucí potřeby. To podpoří vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivy a v krátkodobém i dlouhodobém horizontu zajistí dostatečné dodávky udržitelných námořních paliv, což přispěje k ambicím Unie v oblasti dekarbonizace dopravy a současně podpoří úsilí Unie o dosažení vysoké úrovně ochrany životního prostředí. Za tímto účelem by měla být způsobilá udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, jakož i syntetická námořní paliva. Zásadní význam mají zejména udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, která jsou komerčně nejvyspělejší technologií pro výrobu těchto námořních paliv s cílem dosáhnout dekarbonizace námořní dopravy již v krátkodobém horizontu.
- (11) Pokud tradiční pěstování plodin pro potravinářské nebo krmné účely nahradí pěstování plodin pro biopaliva, biokapaliny a paliva z biomasy, dojde k nepřímé změně ve využívání půdy. Tato dodatečná poptávka může zvýšit tlak na půdu a vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliníště, což zapříčiní další emise skleníkových plynů a úbytek biologické rozmanitosti. Výzkum ukázal, že míra účinku závisí na mnoha faktorech, např. na druhu suroviny použité pro výrobu paliva, na úrovni dodatečné poptávky po vstupních surovinách, která je vyvolána používáním biopaliv, biokapalin a paliv z biomasy, jakož i na tom, do jaké míry je půda s velkou zásobou uhlíku v celém světě chráněna. Úroveň emisí skleníkových plynů způsobených nepřímou změnou ve využívání půdy nelze jednoznačně určit s úrovní přesnosti požadovanou pro stanovení emisních faktorů na základě tohoto nařízení. Existují však důkazy, že všechna paliva vyrobená ze vstupních surovin způsobují v různé míře nepřímé změny ve využívání půdy. Kromě emisí skleníkových plynů spojených s nepřímou změnou ve využívání půdy, které jsou schopny negovat některé nebo všechny úspory emisí skleníkových plynů u jednotlivých biopaliv, biokapalin nebo paliv z biomasy, představuje nepřímá změna využívání půdy

riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvláště závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby z důvodu výrazného zvýšení poptávky. Podle tohoto nařízení by tudíž nemělo být podporováno používání žádných paliv na bázi potravinářských a krmných plodin. Směrnice (EU) 2018/2001 již omezuje a stanoví strop pro příspěvek takových biopaliv, biokapalin a paliv z biomasy k cílům úspor emisí skleníkových plynů v odvětví silniční a železniční dopravy s ohledem na jejich nižší přínosy pro životní prostředí, nižší účinnost, pokud jde o potenciál snižování skleníkových plynů, a širší obavy o udržitelnost.

- (12) Námořní odvětví má v současné době nevýznamnou úroveň poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin, protože více než 99 % v současnosti používaných námořních paliv je fosilního původu. Nezpůsobilost paliv na bázi potravinářských a krmných plodin podle tohoto nařízení proto rovněž minimalizuje jakékoli riziko zpomalení dekarbonizace odvětví dopravy, které by jinak mohlo vyplývat z přesunu biopaliv z plodin ze silničního do námořního odvětví. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, protože silniční doprava v současnosti zůstává zdaleka nejvíce znečišťujícím odvětvím dopravy a námořní doprava v současné době využívá převážně paliva fosilního původu. Je proto vhodné zabránit vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin podporou jejich používání podle tohoto nařízení. Dodatečné emise skleníkových plynů a ztráta biologické rozmanitosti způsobené všemi druhy paliv na bázi potravinářských a krmných plodin proto vyžadují, aby tato paliva byla považována za paliva se stejnými emisními faktory jako v případě nejméně příznivého způsobu výroby.
- (13) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. Takový regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový regulační rámec by měl rovněž definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí do roku 2050. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv.

- (14) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory spotřebovaných paliv. Do metodiky by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.
- (15) V zájmu ucelenějšího přehledu o vlivu různých energetických zdrojů na životní prostředí by měla být účinnost paliv z hlediska skleníkových plynů hodnocena na základě přístupu „well-to-wake“ (od zdroje po konečnou spotřebu), jenž zohledňuje dopady výroby, přepravy, distribuce a spotřeby energie na palubě. To má stimulovat technologie a způsoby výroby, které mají nižší stopu skleníkových plynů a poskytují skutečné výhody ve srovnání se stávajícími konvenčními palivy.
- (16) Účinnost „well-to-wake“ u obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv by měla být stanovena s použitím výchozích nebo skutečných a certifikovaných emisních faktorů pokrývajících emise „well-to-tank“ (od zdroje do nádrže) a „tank-to-wake“ (z nádrže do spotřebování). Emisní faktory „well-to-tank“ a emisní faktory CO₂ z fosilních paliv „tank-to-wake“ by však měly být stanoveny pouze pomocí výchozích emisních faktorů, jak stanoví toto nařízení.
- (17) Komplexní přístup ke všem nejdůležitějším emisím skleníkových plynů (CO₂, CH₄ a N₂O) je nezbytný pro podporu využívání zdrojů energie s celkově nižší stopou skleníkových plynů. Aby se zohlednil potenciál globálního oteplování v případě methanu a oxidů dusíku, měla by být mez stanovená tímto nařízením vyjádřena jako „ekvivalent CO₂“.

- (18) Využívání obnovitelných zdrojů energie a alternativního pohonu, jako je větrná a sluneční energie, výrazně snižuje intenzitu skleníkových plynů z celkové spotřeby energie lodí. Obtížnost přesného měření a kvantifikace těchto zdrojů energie (přerušovanost využívání energie, přímý přenos jako pohon atd.) by neměla bránit jejich zohlednění v celkovém objemu energie spotřebované lodí prostřednictvím odhadu jejich příspěvku k energetické bilanci lodí.
- (19) Pro pobřežní oblasti a přístavní města je významným problémem znečištění ovzduší způsobené loděmi (oxidy síry, oxidy dusíku a částice) v přístavech. Proto by měly být uloženy konkrétní a přísné povinnosti týkající se snížení emisí z lodí vyvážaných v přístavišti, které čerpají energii ze svých motorů.
- (20) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou. Vzhledem k rostoucímu podílu obnovitelných zdrojů v skladbě elektřiny v EU představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je lodím k dispozici. Zatímco směrnice 2014/94/EU zahrnuje pouze ustanovení o přípojných bodech pro dodávky elektřiny z pevniny, poptávka po této technologii a v důsledku toho i její nasazení zůstávají omezené. Proto by měla být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny kontejnerovými a osobními loděmi, což jsou kategorie lodí, které podle údajů shromážděných v rámci nařízení (EU) 2015/757 v roce 2018, když jsou vyvážány v přístavišti, produkují nejvyšší množství emisí na jednu loď.
- (21) Kromě dodávek elektřiny z pevniny mohou v přístavech ekvivalentní výhody pro životní prostředí být schopny nabídnout i jiné technologie. Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny, měla by být loď od povinnosti využívat dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.

- (22) U lodí v kotvištích byly testovány různé projekty a řešení dodávek elektřiny z pevniny, žádné vyspělé a rozšiřitelné technické řešení však v současné době není k dispozici. Z tohoto důvodu by povinnost využívat dodávek elektřiny z pevniny měla být v první řadě omezena na lodě vyvázané v přístavišti. Komise by však měla situaci pravidelně přehodnocovat s cílem rozšířit tuto povinnost na lodě v kotvištích, jakmile budou vhodné technologie dostatečně vyspělé. Mezitím by členské státy měly mít možnost uložit tuto povinnost lodím v kotvištích, například v přístavech, které jsou již vybaveny takovou technologií nebo se nacházejí v oblastech, kde by se mělo zabránit jakémukoli znečištění.
- (23) Výjimky z povinnosti využívat dodávek elektřiny z pevniny by měly být rovněž stanoveny z řady objektivních důvodů, s výhradou ověření ze strany příslušného orgánu členského státu přístavu určení nebo jakéhokoli řádně oprávněného subjektu, případně po konzultaci s řídicím orgánem přístavu, a měly by být omezeny na neplánované a nesystematické zastávky v přístavech z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři, na krátkodobá zdržení lodí vyvázaných v přístavišti kratší než dvě hodiny, neboť se jedná o minimální dobu potřebnou pro připojení, na nedostupnost nebo neslučitelnost dodávek elektřiny z pevniny, na použití palubní výroby energie v nouzových situacích a na zkoušky údržby a funkční zkoušky.
- (24) Výjimky v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měly být omezeny, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. I když jsou tedy možné některé výjimky, například pro příležitostné změny plánů zastávek v přístavu a zastávek v přístavech s nekompatibilním zařízením na poslední chvíli, tyto výjimky by měly být v přístavech, na které se vztahuje povinnost nabízet přípojné body pro dodávky elektřiny z pevniny při uplatňování nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR)⁹, omezeny. Provozovatelé lodí by proto měli pečlivě plánovat zastávky v přístavu, aby se ujistili, že budou moci vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů, zatímco jejich lodě budou vyvázané v přístavišti, a aniž by ohrožovali životní prostředí v pobřežních oblastech a přístavních městech.

⁹ Přesný název bude doplněn později.

- (24b) Vzhledem k pozitivním účinkům využívání dodávek elektřiny z pevniny na místní znečištění ovzduší a k potřebě motivovat k rozvoji této technologie v krátkodobém horizontu by se uhlíková náročnost výroby elektřiny dodávané u nábřeží měla počítat jako nulová. Komise by měla zvážit možnost zohlednit emise skleníkových plynů spojené s elektřinou dodávanou prostřednictvím dodávek elektřiny z pevniny v pozdější fázi.
- (25) Toto nařízení by mělo zavést spolehlivý systém monitorování, vykazování a ověřování, aby bylo možné sledovat dodržování jeho ustanovení. Takový systém by se měl uplatňovat nediskriminačním způsobem na všechny lodě a vyžadovat ověření třetí stranou, aby byla zajištěna přesnost údajů předložených v rámci tohoto systému. Aby se usnadnilo dosažení cíle tohoto nařízení, měly by být v případě potřeby k ověření souladu s tímto nařízením použity veškeré údaje, které již byly nahlášeny pro účely nařízení (EU) 2015/757, aby se omezila administrativní zátěž uložená společností, ověřovateli a příslušným orgánům.
- (26) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie spotřebované na palubě plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě nebo přítomnosti technologií podporovaných větrem, s cílem prokázat dodržování meze intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a proces ověřování ověřovateli, měly by společnosti podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757 dokumentovat předpokládanou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v monitorovacím plánu. Monitorovací plán a případně jeho následné úpravy by měly být předloženy ověřovateli a posouzeny.

- (26b) Aby se omezila administrativní zátěž, měl by být pro účely provádění evropských nařízení o snižování emisí skleníkových plynů z lodní dopravy v co největší míře vytvořen pro rejdařské společnosti jednotný systém monitorování, vykazování a ověřování. Za tímto účelem by Komise měla krátce po vyhlášení tohoto nařízení přezkoumat soulad a možné zdvojení mezi tímto nařízením a nařízením (EU) 2015/757 a případně připravit legislativní návrh na změnu tohoto nařízení nebo nařízení (EU) 2015/757.
- (27) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, u nichž se očekává, že budou používána v námořním odvětví, má zásadní význam certifikace paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by biopaliva, bioplyn, paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku vymezena v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001 měla vycházet z pravidel pro certifikaci stanovených touto směrnicí. Tento přístup k certifikaci by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenou směrnicí nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou být hodnoty certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001 (pro hodnoty „well-to-tank“) nebo pomocí laboratorních zkoušek či přímých měření emisí („tank-to-wake“).
- (28) Ověřovací činnosti provádějí ověřovatelé. V zájmu zajištění nestrannosti by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008¹⁰. Ověřovatelé by měli být vybaveni prostředky a zaměstnanci v rozsahu odpovídajícím velikosti flotily, pro kterou podle tohoto nařízení provádějí ověřovací činnosti. Ověření by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společnostmi a soulad s tímto nařízením.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (29) Na základě údajů a informací monitorovaných a vykazovaných společnostmi by ověřovatelé měli vypočítat a stanovit roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi a bilanci lodi s ohledem na stanovené meze, včetně případného přebytku nebo deficitu, jakož i dodržování povinnosti využívat dodávek elektřiny z pevniny. Ověřovatel by měl tyto informace oznámit dotčené společnosti. Pokud je ověřovatelem stejný subjekt jako ověřovatel pro účely nařízení (EU) 2015/757, lze toto oznámení provést společně se zprávou o ověření podle uvedeného nařízení.
- (30) Komise by měla zřídit elektronickou databázi FuelEU, která bude zaznamenávat výkonnost každé lodě pro účely souladu s tímto nařízením, a zajistit její fungování. Tato databáze by měla být využívána pro všechna nejdůležitější opatření nezbytná ke splnění povinností stanovených v tomto nařízení. Aby se usnadnilo podávání zpráv a omezila administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a další uživatele, měla by tato elektronická databáze vycházet ze stávajícího modulu THETIS-MRV nebo by měla být v největší možné míře vyvinuta jako jeho aktualizovaná verze. Tato elektronická databáze by měla rovněž umožnit opětovné použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.
- (31) Soulad s tímto nařízením bude záviset na prvcích, které by společnost nemusela být schopna ovlivnit, jako jsou problémy související s dostupností nebo kvalitou paliva. Společnosti by proto měly disponovat určitou flexibilitou, která jim v rámci bilance souladu umožní převést přebytek z jednoho roku do druhého nebo si předběžný přebytek v určitých mezích vypůjčit z následujícího roku. Na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží, které má velký význam pro místní kvalitu ovzduší v přístavních městech a pobřežních oblastech, by se podobná ustanovení o flexibilitě neměla vztahovat.
- (32) Aby se zabránilo technologickému ustrnutí a nadále se podporovalo nasazení nejúčinnějších řešení, mělo by být společnostem umožněno sdružovat výsledky různých lodí. Za tímto účelem by případné nadměrné výsledky jedné lodi mohly být využity ke kompenzaci nedostatečné výkonnosti jiných lodí za předpokladu, že je celková bilance souladu kladná. To vytváří možnost odměňovat nadprůměrné výsledky při dosahování souladu a stimuluje investice do pokročilejších technologií. Možnost sdružování bilancí souladu by měla zůstat dobrovolná a měla by podléhat souhlasu příslušných společností.

- (33) Dokument o souladu (dále též „doklad o shodě FuelEU“) vydaný ověřovatelem či případně příslušnou společností státu, který je odpovědný za příslušné správní činnosti, by podle postupů stanovených tímto nařízením měl být loděmi uchováván jako důkaz o dodržování mezí intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi a o souladu s povinnostmi využívat dodávek elektřiny z pevniny. Ověřovatelé nebo případně příslušný orgán státu odpovědného za příslušné správní činnosti by měli v databázi FuelEU zaznamenat vydání dokladu o shodě FuelEU.
- (34) Počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, by měli určit ověřovatelé na základě souboru jasných a objektivních kritérií s přihlédnutím ke všem relevantním informacím, včetně doby zastávky, množství každého druhu spotřebované energie a uplatnění jakýchkoli vylučovacích podmínek pro každou zastávku v přístavu v Unii. Společnosti by tyto informace měly zpřístupnit ověřovatelům za účelem určení souladu s požadavky.
- (35) Aniž je dotčena možnost dosáhnout souladu prostřednictvím ustanovení o flexibilitě a sdružování, lodě, které nesplňují meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě, by měly podléhat nápravné sankci, která má odrazující účinek, je úměrná míře nesouladu a měla by eliminovat jakoukoli ekonomickou výhodu plynoucí z nesouladu, a zachovat tak v tomto odvětví rovné podmínky. Nápravná sankce by měla být založena na množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, které měly lodě použít ke splnění požadavků nařízení, a na nákladech na ně.
- (36) Nápravná sankce by měla být uložena i za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Tato nápravná sankce by měla být úměrná nákladům na používání elektřiny na dostatečné úrovni, odrazovat od využívání více znečišťujících zdrojů energie a měla by se rovnat pevně stanovené částce v EUR vynásobené stanovenou celkovou spotřebou elektrické energie lodě u nábřeží a celkovým počtem zaokrouhlených hodin strávených u nábřeží v rozporu s požadavky na dodávky elektřiny z pevniny. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na dodávky elektřiny z pevniny v Unii by tato sazba měla vycházet z průměrné ceny elektřiny v EU pro spotřebitele mimo domácnosti vynásobené dvěma, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic.

- (37) Výnosy získané z nápravných sankcí a shromážděné státy odpovědnými za příslušné správní činnosti by měly být použity na podporu distribuce a využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví a na pomoc provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí.
- (38) Prosazování povinností spojených s tímto nařízením by mělo být založeno na stávajících nástrojích, včetně těch, které byly zavedeny podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES¹¹ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES¹². Kromě toho by členské státy měly stanovit pravidla pro účinné, přiměřené a odrazující sankce za porušení tohoto nařízení. Aby se zabránilo nepatřičnému nebo dvojímu postihu za stejná porušení předpisů, neměly by tyto sankce zdvojoovat nápravné sankce uplatňované v případě, že loď vykazuje deficitní bilanci souladu nebo vykonala zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Dokumenty, které potvrzují, že loď splňuje požadavky tohoto nařízení, by měly být doplněny na seznam osvědčení a dokumentů obsažený v příloze IV směrnice 2009/16/ES.
- (38a) Aby se snížila administrativní zátěž rejdařských společností, měl by být za zajištění dohledu nad prosazováním tohoto nařízení za každou rejdařskou společnost odpovědný jeden členský stát. Ustanovení směrnice o systému ETS¹³ by měla být použita k určení státu, který je odpovědný za příslušné správní činnosti ve vztahu ke každé rejdařské společnosti. Státu odpovědnému za příslušné správní činnosti by mělo být umožněno provádět dodatečné kontroly souladu určité lodi s tímto nařízením za dvě předchozí vykazovaná období a měl by rovněž zajistit, aby byly nápravné sankce uhrazeny včas.

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132).

¹³ Přesný název bude doplněn později.

- (39) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, výpočet výše nápravných sankcí a odmítnutí vydat doklad o shodě FuelEU, měly by tyto společnosti mít právo požádat o přezkoumání takových opatření příslušný orgán členského státu, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na právo na účinný opravný prostředek zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány podle tohoto nařízení měla podléhat přezkumu vedenému soudem členského státu daného příslušného orgánu v souladu s jeho vnitrostátním právem.
- (40) Za účelem zachování rovných podmínek prostřednictvím účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu seznamu emisních faktorů „well-to-wake“, stanovení pravidel pro provádění laboratorních zkoušek a přímých měření emisí nebo odkaz na vhodné zkušební normy ISO v případě, že takové normy byly vypracovány, úpravu nápravného sankčního koeficientu na základě vývoje nákladů na energii a změnu hodnoty číselného koeficientu nápravné sankce na základě indexace průměrných nákladů na elektřinu v Unii. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹⁴. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

¹⁴ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (41) Za účelem zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹⁵. Při stanovování seznamu a kritérií přijatelnosti technologií a způsobu jejich provozu, které mají být považovány za technologie s nulovými emisemi, vzorů standardizovaných plánů monitorování, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování, dalších specifikací pravidel pro ověřovací činnosti, dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů, pravidel pro přístupová práva k databázi FuelEU a funkčních a technických specifikací databáze FuelEU a způsobů platby nápravných sankcí by Komise měla prostřednictvím prováděcích aktů zohlednit možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.
- (42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví je upřednostňován globální přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by mohl být z důvodu širší působnosti považován za účinnější. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) by Komise měla sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem je případně sladit s mezinárodními pravidly.

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (43) Jelikož cílů tohoto nařízení, konkrétně využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie loděmi připlouvajícími do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu v rámci Unie nebo z nich odplouvajícími, nemohou členské státy dostatečně dosáhnout, aniž by riskovaly zavedení překážek na vnitřním trhu a narušení hospodářské soutěže mezi přístavy a mezi provozovateli námořní dopravy, ale spíše jich lze lépe dosáhnout zavedením jednotných pravidel na úrovni Unie, která vytvářejí ekonomické pobídky pro provozovatele námořní dopravy, aby nadále nerušeně pokračovali ve své činnosti a zároveň plnili povinnosti týkající se využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Cíl a účel

Toto nařízení stanoví jednotná pravidla pro:

- a) mez intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi připlouvající do přístavů v jurisdikci členského státu, zdržující se v těchto přístavech nebo z nich odplouvající a
 - b) povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu,
- a to s cílem zvýšit důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie v námořní dopravě v celé Unii a současně zajistit plynulý provoz a zabránit narušení vnitřního trhu.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechny lodě o hrubé prostornosti větší než 5 000, které slouží k přepravě cestujících nebo nákladu pro obchodní účely, bez ohledu na jejich vlajku, pokud jde o:
 - a) energii spotřebovanou během jejich pobytu v přístavu určení spadajícím do jurisdikce členského státu;
 - b) veškerou energii spotřebovanou při plavbách z přístavu určení v jurisdikci členského státu do přístavu určení v jurisdikci členského státu, aniž je dotčen odst. 1 písm. ba);
 - ba) polovinu energie spotřebované při plavbách z přístavu určení nebo do přístavu nacházejícího se v nejvzdálenějším regionu spadajícím do jurisdikce členského státu;

- c) polovinu energie použité při plavbách z přístavu nebo do přístavu určení pod jurisdikcí členského státu, pokud poslední nebo další přístav určení spadá do jurisdikce třetí země.

Sousední kontejnerové překládkové přístavy vyloučené z definice přístavů určení kontejnerové lodě, jak je uvedeno v čl. 3 písm. i), jsou definovány v souladu s tímto odstavcem. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty v souladu s čl. 27 odst. 3 za účelem stanovení seznamu sousedních přístavů pro překládku kontejnerů. První seznam se sestaví před 31. prosincem 2025 a následně se aktualizuje před 31. prosincem každý [druhý] rok. V těchto prováděcích aktech se uvedou sousední přístavy pro překládku kontejnerů nacházející se mimo Unii, avšak ve vzdálenosti menší než 300 námořních mil od území Unie, kde podíl překládek kontejnerů měřený ve dvacetistopé ekvivalentní jednotce přesahuje 65 % celkové kontejnerové dopravy daného přístavu během posledního dvanáctiměsíčního období, pro které jsou k dispozici příslušné údaje. Pro účely tohoto odstavce se kontejnery považují za přeložené, pokud jsou vyloženy z lodi do přístavu pouze za účelem jejich naložení na jinou loď. Seznam nezahrnuje přístavy nacházející se ve třetí zemi, která účinně uplatňuje opatření s rovnocennou úrovní ambicí ve srovnání s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

1a. Členské státy mohou nejpozději do 31. prosince 2029 vyjmout konkrétní trasy a přístavy z uplatňování odst. 1 písm. a) a b), pokud jde o energii spotřebovanou při plavbách osobních lodí jiných než výletních osobních lodí mezi přístavem určení spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem určení spadajícím do jurisdikce téhož členského státu, který se nachází na ostrově s méně než 200 000 trvalými obyvateli, a pokud jde o energii spotřebovanou během jejich zastávky v přístavu příslušného ostrova. Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi, která je zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

1b. Členské státy mohou nejpozději do 31. prosince 2029 vyjmout konkrétní trasy a přístavy z uplatňování odst. 1 písm. a) a ba), pokud jde o energii spotřebovanou při plavbách mezi přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a jiným přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a pokud jde o energii spotřebovanou během jejich pobytu v přístavech určení příslušných nejvzdálenějších regionů. Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi, která je zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

1c. Toto nařízení se nevztahuje na osobní lodě provozující plavbu v rámci závazků veřejné služby mezi Kypru a jinými členskými státy do 31. prosince 2029.

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

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „emisemi skleníkových plynů“ uvolňování oxidu uhličitého (CO₂), methanu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do atmosféry;
- b) „biopalivy“ biopaliva ve smyslu čl. 2 bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001;
- c) „bioplynem“ bioplyn ve smyslu čl. 2 bodu 28 směrnice (EU) 2018/2001;
- d) „recyklovanými palivy s obsahem uhlíku“ recyklovaná paliva s obsahem uhlíku ve smyslu čl. 2 bodu 35 směrnice (EU) 2018/2001;
- dd) „plavbou v ledu“ plavba lodi ledové třídy v mořské oblasti při okraji ledu;
- e) „palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu“ paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001;
- ee) „okrajem ledu“ hranice mezi otevřeným mořem a mořským ledem jakéhokoli druhu, ať už rychlým nebo unášeným, vymezená v bodě 4.4 nomenklatury WMO pro mořský led z března 2014;
- f) „potravinářskými a krmnými plodinami“ potravinářské a krmné plodiny ve smyslu čl. 2 bodu 40 směrnice (EU) 2018/2001;
- g) „technologii s nulovými emisemi“ technologie, která při používání s cílem poskytovat energii nevede k uvolňování níže uvedených skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší do atmosféry loděmi: oxid uhličitý (CO₂), methan (CH₄), oxid dusný (N₂O), oxid síry (SO_x), oxid dusíku (NO_x) a tuhé znečišťující látky;

- h) „náhradními zdroji energie“ obnovitelná větrná nebo sluneční energie vyrobená na palubě nebo elektřina dodávaná z pobřežních zdrojů energie;
- i) „přístavem určením“ přístav, v němž loď zastaví za účelem nakládky nebo vykládky nákladu nebo nalodění nebo vyloďení cestujících, s ohledem na to, že zastávky pouze za účelem doplnění paliva, získání zásob, vystřídání posádky, přemístění do suchého doku nebo provedení oprav lodi nebo jejího vybavení, zastávek v přístavu v případě nouze nebo potřeby pomoci, překládek z lodi na loď prováděných mimo přístavy, zastávek výhradně za účelem získání ochrany před nepříznivým počasím nebo nezbytných pro pátrací a záchranné činnosti a zastávky kontejnerových lodí v sousedním kontejnerovém překládkovém přístavu jsou vyloučeny;
- j) „plavbou“ plavba ve smyslu čl. 3 písm. c) nařízení (EU) 2015/757;
- j2) „nejvzdálenějším regionem“ zámořské území uvedené v článku 349 Smlouvy o fungování EU;
- k) „společností“ společnost ve smyslu čl. 3 písm. d) nařízení (EU) 2015/757;
- l) „hrubou prostorností“ hrubá prostornost ve smyslu čl. 3 písm. e) nařízení (EU) 2015/757;
- m) „lodí u nábřeží“ loď vyvázaná u nábřeží ve smyslu čl. 3 písm. n) nařízení (EU) 2015/757;
- m2) „lodí v kotvišti“ se rozumí loď u nábřeží, která není vyvázaná v přístavišti;
- n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží;
- o) „intenzitou skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě“ množství emisí skleníkových plynů vyjádřené v gramech ekvivalentu CO₂ stanovené na základě přístupu „well-to-wake“ na MJ energie spotřebované na palubě;

- p) „well-to-wake“ metoda pro výpočet emisí, která zohledňuje dopady skleníkových plynů z výroby, přepravy, distribuce a použití energie na palubě, a to i během spalování;
- q) „emisním faktorem“ průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu úplné oxidace pro spalování a kompletní konverze pro všechny ostatní chemické reakce;
- r) „dodávkami elektřiny z pevniny“ systém dodávající elektrickou energii lodím u nábřeží, při nízkém nebo vysokém napětí, střídavém nebo stejnosměrném proudu, včetně instalací na lodi a na břehu, při přímém napájení hlavního distribučního rozvaděče pro napájení lodi během postoje, pracovní zátěž nebo nabíjení sekundárních baterií;
- r2) „poptávkou po elektrické energii u nábřeží“ se rozumí poptávka lodi u nábřeží po elektřině pro pohon všech energetických potřeb na základě elektřiny na palubě;
- r3) „stanovenou celkovou poptávkou lodi u nábřeží po elektřině“ nejvyšší hodnota celkové poptávky lodi u nábřeží po elektřině, vyjádřená v kilowattech, včetně pracovní zátěže během postoje a manipulace s nákladem;
- s) „ověřovatelem“ právní subjekt, který provádí ověřování a je akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008 a tohoto nařízení;
- u) „dokladem o shodě FuelEU“ doklad pro konkrétní loď vydaný společností ověřovatelem, kterým se potvrzuje, že tato loď splňovala požadavky tohoto nařízení po konkrétní vykazované období;

- v) „osobními loděmi“ lodě ve smyslu čl. 2 bodu i) směrnice (EU) 2016/802;
- v2) „výletní osobní lodí“ se rozumí osobní loď bez nákladní paluby určená výhradně pro obchodní přepravu cestujících v zařízeních pro nocleh v rámci turistické plavby po moři;
- w) „kontejnerovou lodí“ loď určená výhradně pro přepravu kontejnerů v nákladových prostorech a na palubě;
- x) „zastávkou v přístavu, která není v souladu s požadavky“ zastávka v přístavu, během které loď nesplňuje požadavek čl. 5 odst. 1 a neuplatní se žádná z výjimek stanovených v čl. 5 odst. 3;
- y) „nejméně příznivým způsobem výroby“ výrobní postup nejnáročnější na uhlík používaný pro jakékoli dané palivo;
- z) „ekvivalentem CO₂“ metrická míra používaná k výpočtu emisí CO₂, CH₄ a N₂O na základě jejich potenciálu globálního oteplování převedením množství CH₄ a N₂O na ekvivalentní množství oxidu uhličitého se stejným potenciálem globálního oteplování;
- aa) „bilancí souladu“ míra nadměrného nebo nedostatečného dosažení souladu, pokud jde o meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi, která se vypočítá v souladu s částí A přílohy III;
- bb) „přebytkovou bilancí souladu“ bilance souladu s kladnou hodnotou;
- cc) „deficitní bilancí souladu“ bilance souladu se zápornou hodnotou;
- dd) „celkovou sdruženou bilancí souladu“ součet bilancí souladu všech lodí podílejících se na sdružení bilancí;
- ee) „řídícím orgánem přístavu“ jakýkoli veřejný nebo soukromý subjekt ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352¹⁶;

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

- ff) „státem odpovědným za příslušné správní činnosti“ členský stát, který je odpovědný za příslušné správní činnosti ve vztahu k rejdařské společnosti, jak je definována v čl. 3 písm. w) a určena v článku 3gd směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, aniž je dotčena volba příslušných odpovědných orgánů v daném členském státě¹⁷;
- gg) „vykazovaným rokem“ období jednoho roku, které začíná 1. ledna a končí 31. prosince a ve kterém má být předložena zpráva uvedená v článku 14;
- hh) „vykazovaným obdobím“ období od 1. ledna do 31. prosince roku předcházejícího vykazovanému roku.

¹⁷ Toto ustanovení by mohlo být dále sladěno, dokud nebude znám výsledek jednání o revizi směrnice 2003/87/ES.

KAPITOLA II

POŽADAVKY NA ENERGII SPOTŘEBOVANOU NA PALUBĚ LODÍ

Článek 4

Mez intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí

1. Roční průměrná intenzita skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí během vykazovaného období nesmí překročit mez stanovenou v odstavci 2.
2. Mez uvedená v odstavci 1 se vypočítá snížením referenční hodnoty [X gramů ekvivalentu CO₂ na MJ]* o následující procento:

¹⁸ 2 % od 1. ledna 2025,

6 % od 1. ledna 2030,

13 % od 1. ledna 2035,

26 % od 1. ledna 2040,

59 % od 1. ledna 2045,

75 % od 1. ledna 2050.

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

¹⁸ Upozorňujeme, že všechny symboly „–“ byly odstraněny.

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

Článek 5

Dodatečné požadavky na nulové emise z energie použité u nábřeží

1. Od 1. ledna 2030 se loď vyvážaná u přístaviště v přístavu určení, který spadá do jurisdikce členského státu, připojí k dodávkám elektřiny z pevniny a využije je pro svou poptávku po elektřině u nábřeží.
2. Odstavec 1 se vztahuje na:
 - a) kontejnerové lodě;
 - b) osobní lodě.

3. Odstavec 1 se nevztahuje na lodě:

- a) které jsou vyvázané v přístavišti méně než dvě hodiny, přičemž tato doba se vypočítá na základě hodiny odplutí a příplutí monitorované a vykazované podle článku 14;
- b) které, když jsou vyvázané v přístavišti, používají pro svou spotřebu elektrické energie u nábřeží technologie s nulovými emisemi;
- c) které musí z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři v důsledku nepředvídaných okolností, které loď nemůže ovlivnit, provést neplánovanou a nesystematickou zastávku v přístavu;
- d) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu;
- da) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, neboť je výjimečně ohrožena stabilita elektrické sítě z důvodu nedostatečné dostupnosti elektřiny dodávané z pevniny k uspokojení požadované poptávky lodě u nábřeží po elektrické energii;
- e) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, protože pobřežní instalace v přístavu není kompatibilní s palubním zařízením pro napájení z pevniny za předpokladu, že zařízení pro připojení k dodávkám elektřiny z pevniny na palubě lodi je certifikováno v souladu s normami stanovenými v příloze II nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR)¹⁹ pro systémy břehových přípojek námořních lodí;
- f) které po omezenou dobu vyžadují použití palubní výroby energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi či životního prostředí nebo z jiných důvodů vyšší moci;
- g) které, i když zůstávají připojeny po dobu omezenou na nezbytně nutnou, vyžadují použití palubní výroby energie pro zkoušky údržby nebo pro funkční zkoušky prováděné na žádost úředníka příslušného orgánu nebo zástupce uznané organizace provádějícího průzkum nebo inspekci.

¹⁹ Správný název bude doplněn později.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty v souladu s čl. 27 odst. 3 za účelem stanovení seznamu a kritérií přijatelnosti technologií a způsobu jejich provozu, které mají být považovány za technologie s nulovými emisemi ve smyslu čl. 3 písm. g), za účelem jednotného provádění tohoto nařízení. Komise pravidelně aktualizuje seznam a kritéria přijatelnosti s ohledem na vědecký a technický pokrok, aby posoudila, zda lze nové technologie považovat za technologie s nulovými emisemi ve smyslu tohoto nařízení.
5. Loď, která hodlá používat technologie s nulovými emisemi jako náhradu dodávek elektřiny z pevniny podle odst. 3 písm. b), informuje příslušný orgán členského státu přístavu určení nebo jakýkoli řádně oprávněný subjekt před tím, než do přístavu vpluje.
- Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví podrobnosti a časový harmonogram toho, které informace mají být poskytnuty. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.
- 5a. Příslušný orgán členského státu přístavu určení nebo jakýkoli řádně oprávněný subjekt, případně po konzultaci s řídicím orgánem přístavu, neprodleně zaznamená do databáze FuelEU tyto informace:
- a) uplatnění jakékoli výjimky stanovené v odst. 3 písm. a), b), c), d) nebo e);
 - b) skutečnost, že loď neuplatňuje požadavek stanovený v odstavci 1, aniž by byla způsobilá pro jakoukoli výjimku uvedenou v odstavci 3.
6. Od 1. ledna 2030 se výjimky stanovené v odst. 3 písm. d) a e) v přístavech uvedených v článku 9 nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR)²⁰, které jsou vybaveny pro poskytování požadované elektřiny z pevniny pro dodávky daného typu lodi, nepoužijí na loď daného typu během jednoho vykazovaného období více než pětkrát. Pro účely dodržování tohoto ustanovení se zastávka v přístavu nezapočítá, pokud společnost prokáže, že nemohla rozumně předpokládat, že se loď nebude moci připojit z důvodu uvedeného v odst. 3 písm. d) a e).

²⁰ Správný název bude doplněn později.

7. Členský stát může rozhodnout, že v přístavu nebo v některých částech přístavu, který se nachází v jeho jurisdikci, se na kontejnerové lodě nebo osobní lodě v kotvištích vztahují stejné povinnosti, jaké jsou v tomto nařízení uloženy lodím vyvázaným v přístavišti. Členský stát oznámí své rozhodnutí Komisi rok před jeho uplatňováním, které musí začít počátkem vykazovaného období. Komise zveřejní tyto informace v *Úředním věstníku Evropské unie* a poskytne aktualizovaný seznam dotčených přístavů, který bude snadno přístupný.

KAPITOLA III

SPOLEČNÉ ZÁSADY A CERTIFIKACE

Článek 6

Společné zásady monitorování a vykazování

1. V souladu s články 7 až 9 společnosti během vykazovaného období u každé své lodě monitorují a vykazují příslušné údaje. Toto monitorování a vykazování provádějí ve všech přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu a u veškerých plaveb uvedených v čl. 2 odst. 1.
2. Monitorování a vykazování musí být úplné a musí se vztahovat na energii spotřebovanou na palubě lodí kdykoli v době, kdy jsou lodě na moři i u nábřeží. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby zabránily mezerám v údajích během vykazovaného období.
3. Monitorování a vykazování musí být dlouhodobě konzistentní a srovnatelné. Za tímto účelem využívají společnosti v průběhu času stejné metodiky monitorování a soubory údajů, s výhradou změn posouzených ověřovatelem. Společnosti zajistí přiměřenou záruku úplnosti údajů, které mají být monitorovány a vykazovány.
4. Společnosti získávají, analyzují a po dobu nejméně pěti let uchovávají veškeré údaje a dokumentaci z monitorování, včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů, dodacích listů zásobníků (BDN) doplněných podle přílohy I a údajů o činnosti, a to transparentním a přesným způsobem, v tištěné nebo elektronické podobě, aby ověřovatel mohl určit intenzitu skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodí.
5. Při provádění činností monitorování a vykazování stanovených v člancích 7 až 9 a 14 tohoto nařízení se případně použijí informace a údaje shromážděné pro účely nařízení (EU) 2015/757.

Článek 7

Plán monitorování

1. Do 31. srpna 2024 předloží společnosti ověřovatelům plán monitorování pro každou ze svých lodí s uvedením metody zvolené z metod uvedených v příloze I k monitorování a vykazování množství, druhu a emisního faktoru energie spotřebované na palubě lodí a dalších relevantních informací.
2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 31. srpnu 2024, společnosti předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce každé lodě v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu.
3. Plán monitorování sestává z úplné a transparentní dokumentace a musí obsahovat alespoň tyto prvky:
 - a) identifikace a typ lodě včetně názvu lodě, identifikačního čísla lodě podle IMO, rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu a jména majitele lodě;
 - b) název společnosti a adresa, telefonní číslo a e-mailová adresa kontaktní osoby;
 - c) popis systémů přeměny energie instalovaných na palubě a související výkonová kapacita vyjádřená v megawattech (MW);

- d) u lodí spadajících do oblasti působnosti článku 5 popis norem a vlastností zařízení umožňujícího připojení k dodávkám elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi;
- d2) hodnota zjištěné celkové poptávky lodí u nábřeží po elektřině, jak je uvedena v její bilanci elektrického zatížení nebo ve studii elektrického zatížení použité k prokázání souladu s pravidly 40 a 41 kapitoly II-1 úmluvy SOLAS, jak byly schváleny správou vlajky nebo uznaným subjektem definovaným v předpisu IMO pro uznané subjekty přijaté rezolucí MEPC237(65). V případě, že loď není schopna poskytnout tento údaj, je uvažovaná hodnota 25 % celkových maximálních trvalých výkonů hlavních motorů lodě, jak je uvedeno v osvědčení EIAPP vydaném v rámci uplatňování úmluvy MARPOL, nebo pokud motory nemusí mít osvědčení EIAPP, na štítku motorů;
- e) popis zamýšleného zdroje či zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v člancích 4 a 5;
- f) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva lodě a energie dodávané náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi;
- g) popis postupů pro monitorování a vykazování emisních faktorů energie „well-to-tank“ a „tank-to-wake“, které mají být použity na palubě, v souladu s metodami uvedenými v článku 9 a přílohách I a II;
- h) popis postupů použitých k monitorování úplnosti seznamu plaveb;
- i) popis postupů použitých pro určení údajů o činnosti pro každou plavbu, včetně postupů, odpovědností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby strávené na moři při plavbě mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí a času stráveného u nábřeží;

- j) popis postupů, systémů a odpovědnosti, na jejichž základě byly aktualizovány jakékoli údaje obsažené v plánu monitorování v průběhu vykazovaného období;
 - k) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů;
 - l) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti o provedených revizích;
 - m) informace o ledové třídě lodě, pokud společnost požádá o vyloučení dodatečné energie z důvodu ledové třídy lodě z rozsahu energie spotřebované na palubě;
 - n) popis ověřitelného postupu sledování realizované vzdálenosti za celou plavbu a při plavbě v ledu, datum a čas plavby v ledu a příslušná spotřeba paliva, pokud společnost žádá o vyloučení dodatečné energie z důvodu plavby v ledu z rozsahu energie spotřebované na palubě.
4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. Komise stanoví tyto šablony prostřednictvím prováděcích aktů, včetně technických pravidel pro jejich jednotné používání. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Článek 8

Změny plánu monitorování

- 1. Společnosti pravidelně a nejméně jednou ročně kontrolují, zda plán monitorování lodě odráží povahu a fungování lodě a zda lze kterékoli z údajů, které obsahuje, zlepšit.
- 2. Společnost plán monitorování změní, nastane-li některá z těchto situací:
 - a) dojde ke změně společnosti;

- b) používají se nové systémy přeměny energie, nové druhy energie, nové systémy pro připojení k dodávkám elektřiny z pevniny nebo nové náhradní zdroje energie nebo technologie s nulovými emisemi;
 - c) změna dostupnosti údajů z důvodu používání nových typů měřicího zařízení, metod odběru vzorků nebo metod analýzy či z jiných důvodů může ovlivnit přesnost shromažďovaných údajů;
 - d) zjistí se, že údaje získané na základě používané metody monitorování nejsou správné;
 - e) zjistí se, že některá z částí plánu monitorování nesplňuje požadavky tohoto nařízení, a ověřovatel požaduje, aby ji společnost přepracovala.
3. Společnosti bez zbytečného prodlení oznámí veškeré návrhy změn plánu monitorování ověřovatelům.

Článek 9

Certifikace paliv a emisních faktorů

1. Pokud mají být pro účely uvedené v čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení zohledněna biopaliva, bioplyn, paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, jak jsou definována ve směrnici (EU) 2018/2001, platí následující pravidla:
- a) u biopaliv a bioplynu, jež nejsou v souladu s kritérii udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovenými v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001 nebo jež jsou vyráběny z potravinářských a krmných plodin, se má za to, že mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliva;
 - b) má se za to, že paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, která nejsou v souladu s úsporami emisí skleníkových plynů stanovenými v čl. 25 odst. 2 směrnice (EU) 2018/2001, mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliv.

2. Na základě dodacích listů zásobníků (BDN) doplněných podle přílohy I poskytnou společnosti přesné a spolehlivé údaje o intenzitě emisí skleníkových plynů a charakteristikách udržitelnosti biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku ověřené systémem, který je uznán Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001.
3. Společnosti se neodchýlí od výchozích hodnot emisních faktorů „well-to-tank“ uvedených v příloze II pro fosilní paliva. Společnosti jsou oprávněny odchýlit se od výchozích hodnot emisních faktorů „well-to-tank“ uvedených v příloze II za předpokladu, že jsou skutečné hodnoty certifikovány v rámci systému uznaného Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001 pro biopaliva, bioplyn, obnovitelná paliva nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku.
4. Společnosti mají právo odchýlit se od výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ definovaných v příloze II, s výjimkou emisních faktorů CO₂ z fosilních paliv „tank-to-wake“ za předpokladu, že jsou skutečné hodnoty certifikovány laboratorním testováním nebo přímým měřením emisí.

KAPITOLA IV

OVĚŘOVÁNÍ A AKREDITACE

Článek 10

Posouzení plánu monitorování

1. Ověřovatel posoudí pro každou loď a v případě změny ověřovatele, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené v článcích 6 až 8. Pokud ověřovatel při posuzování zjistí nesoulad s uvedenými požadavky, musí dotčená společnost svůj plán monitorování náležitě přepracovat a revidovaný plán předložit ověřovateli ke konečnému posouzení před začátkem vykazovaného období. Dotčená společnost dohodne s ověřovatelem časový rámec nezbytný pro toto přepracování. Tento rámec nesmí v žádném případě přesahovat začátek vykazovaného období.
- 1a. Změny plánu monitorování podle čl. 8 odst. 2 písm. b), c) a d) posuzuje ověřovatel. Po posouzení ověřovatel oznámí dotčené společnosti, zda jsou dané změny v souladu s požadavky stanovenými v článcích 6 až 8.
- 1b. Ověřovatel po uspokojivém posouzení zaznamená plán monitorování a upravený plán monitorování do databáze FuelEU. Plán monitorování a upravený plán monitorování jsou přístupné státu odpovědnému za příslušné správní činnosti.

Článek 11

Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů

1. Ověřovatel musí být nezávislý na společnosti či na provozovateli lodě a vykonávat činnosti požadované tímto nařízením ve veřejném zájmu. Za tímto účelem nesmí být ověřovatel ani žádná část téže právnické osoby společností ani provozovatelem lodě, vlastníkem společnosti ani být v jejich vlastnictví; rovněž nesmí mít se společností žádné vztahy, které by mohly ovlivnit jeho nezávislost a nestrannost.

2. Ověřovatel posoudí spolehlivost, důvěryhodnost, přesnost a úplnost údajů a informací týkajících se množství, druhu a emisního faktoru energie spotřebované na palubě lodí, zejména:
- a) přiřazování spotřeby paliva a využívání náhradních zdrojů energie k jednotlivým plavbám a u nábřeží;
 - b) vykázané údaje o spotřebě paliva a související měření a výpočty;
 - c) výběr a použití emisních faktorů;
 - d) využití dodávek elektřiny z pevniny nebo existence výjimek osvědčených v souladu s čl. 5 odst. 5;
 - e) informace požadované podle čl. 9 odst. 2.
3. Posouzení uvedené v odstavci 2 se zakládá na těchto skutečnostech:
- a) vykázané údaje jsou soudržné s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru;
 - b) vykázané údaje neobsahují žádné nesrovnalosti, zejména při srovnání celkového objemu paliva, které každá loď ročně nakoupí, a souhrnné spotřeby paliva během plaveb;
 - c) shromažďování údajů probíhalo v souladu s platnými pravidly; a
 - d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné a konzistentní.

Postupy ověřování

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie spotřebované na palubě lodi s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny podstatné odchylky, ověřovatel provede další analýzy.
2. Ověřovatel určí možná rizika související s různými kroky výpočtu tím, že přezkoumá všechny zdroje údajů a metodiky použité společností.
3. Ověřovatel vezme v úvahu všechny metody účinné kontroly rizik, které dotčená společnost uplatňuje, aby snížila míru nejistoty spojenou s přesností použitých metod monitorování.
4. Na žádost ověřovatele poskytne dotčená společnost všechny dodatečné informace, které ověřovateli umožní provádět ověřovací činnosti. Je-li to nezbytné k určení spolehlivosti, důvěryhodnosti, přesnosti a úplnosti vykazovaných údajů a informací, provede ověřovatel během procesu ověřování kontroly. V případě pochybností může ověřovatel provést prohlídky na místě v prostorách společnosti nebo na palubě lodi. Společnost umožní ověřovateli přístup do prostor společnosti nebo lodi s cílem usnadnit jeho ověřovací činnosti.
5. Komise přijme prováděcí akty za účelem dalšího upřesnění pravidel pro ověřovací činnosti uvedené v tomto nařízení, přinejmenším pokud jde o tyto prvky²¹: kompetence ověřovatelů, dokumenty, které mají společnosti ověřovatelům poskytnout, posouzení rizik – včetně kontrol, které mají ověřovatelé provést, posouzení shody plánu monitorování, ověření zprávy FuelEU, úroveň významnosti, přiměřená jistota ověřovatelů, nesprávnosti a nesoulad, obsah ověřovací zprávy, doporučení ke zlepšení, návštěvy na místě a komunikace mezi společnostmi, ověřovateli, příslušnými orgány a Komisí. Pravidla uvedená v těchto prováděcích aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad

²¹ Tyto prvky jsou podobné prvkům uvedeným v části A přílohy III nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, přičemž tento odstavec je rovnocenný čl. 15 odst. 5 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

ověřování, které jsou stanoveny v člancích 10 až 12, a z příslušných mezinárodně uznávaných norem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Článek 13

Akreditace ověřovatelů

1. Ověřovatele akredituje pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008.
2. Neobsahuje-li toto nařízení žádná zvláštní ustanovení pro akreditaci ověřovatelů, použijí se příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 765/2008.
 - 2a. Ověřovatelé jsou vždy vybaveni prostředky a zaměstnanci v rozsahu odpovídajícím velikosti flotily, pro kterou provádějí ověřovací činnosti podle tohoto nařízení, a dostatečnými odbornými znalostmi k provádění úkolů vyžadovaných tímto nařízením. Musí být schopni přidělit své prostředky a zaměstnance každému pracovišti, kdykoli a podle potřeby pro úkoly, které mají být při uplatňování tohoto nařízení prováděny.
 - 2b. Každý příslušný orgán, který zjistí v činnostech ověřovatele porušování pravidel v oblasti působnosti tohoto nařízení, informuje příslušný orgán členského státu, jehož vnitrostátní akreditační orgán tohoto ověřovatele akreditoval. Příslušný orgán členského státu, jehož vnitrostátní akreditační orgán ověřovatele akreditoval, požádá tento vnitrostátní akreditační orgán, aby tyto informace zohlednil v rámci svých činností dozoru.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty za účelem stanovení dalších metod a kritérií akreditace ověřovatelů, alespoň pokud jde o tyto prvky²²: žádost o akreditaci v oblasti působnosti tohoto nařízení, posouzení ověřovatelů vnitrostátními akreditačními orgány, činnosti dozoru vykonávané vnitrostátními akreditačními orgány za účelem potvrzení trvání platnosti akreditace, správní opatření pro případ neplnění požadavků tohoto nařízení ověřovatelem, a požadavky na vnitrostátní akreditační orgány za účelem kompetentnosti při akreditování ověřovatelů pro činnosti v oblasti působnosti tohoto nařízení včetně odkazu na harmonizované normy. Metody a kritéria uvedená v těchto prováděcích aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v člancích 10 až 12, a z příslušných mezinárodně uznávaných norem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

²² Tyto prvky jsou podobné prvkům uvedeným v části B přílohy III nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, přičemž tento odstavec je rovnocenný čl. 16 odst. 3 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

ZÁZNAMY, OVĚŘOVÁNÍ, VYKAZOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ SOULADU

Článek 14

Monitorování a záznamy

1. Od 1. ledna 2025 na základě plánu monitorování uvedeného v článku 7 a po posouzení tohoto plánu ověřovatelem společnosti monitorují a zaznamenávají pro každou připlouvající nebo odplouvající loď a pro každou plavbu do přístavu nebo z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu tyto informace:
 - a) přístav vyplutí a přístav příplutí včetně data a hodiny vyplutí a příplutí a času stráveného u nábřeží;
 - b) u každé lodi, na kterou se vztahuje čl. 5 odst. 1, připojení k dodávkám elektřiny z pevniny a jejich využívání, nebo na kterou se případně vztahuje kterákoliv z výjimek uvedených čl. 5 odst. 3 a potvrzených podle čl. 5 odst. 5b písm. a);
 - c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři;
 - ca) množství elektřiny dodané lodi prostřednictvím dodávek elektřiny z pevniny;
 - d) pro každý typ paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři: emisní faktor *well-to-tank* (od vrtu po palivovou nádrž lodi), emisní faktory *tank-to-wake* (od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí) pro spalované palivo a pro uniklé palivo, které jsou spojeny s různými spotřebiteli paliva na palubě, pokrývající všechny relevantní skleníkové plyny;
 - e) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři;
 - f) ledová třída loď, pokud společnost požádá o vyloučení dodatečné energie způsobené ledovou třídou lodi z rozsahu energie spotřebované na palubě. Ke stanovení souladu mezi třídami ledu se použije doporučení Helsinské komise 25/7;

- g) datum, čas a poloha při vplutí do ledu a vyplutí z ledu, množství každého druhu paliva spotřebovaného při plavbě v ledu, vzdálenost realizovaná při plavbě v ledu a vzdálenost realizovaná za celou plavbu, pokud společnost žádá o vyloučení dodatečné energie z důvodu plavby v ledu z rozsahu energie spotřebované na palubě.
2. Společnosti každoročně zaznamenávají informace uvedené v odstavci 1 transparentním způsobem, což ověřovateli umožňuje ověřit soulad s tímto nařízením.
3. Do 31. ledna vykazovaného roku předloží společnosti ověřovateli pro každou loď zprávu FuelEU obsahující všechny informace uvedené v odstavci 1 a údaje a dokumentaci z monitorování uvedené v čl. 6 odst. 4 za vykazované období.
4. V případě převodu lodi z jedné společnosti na druhou:
- a) předchozí společnost sdělí ověřovateli informace uvedené v odstavci 1 za období, ve kterém deklaruje odpovědnost za provoz lodi. Ověřovatel, který provedl ověřovací činnosti týkající se lodě v rámci odpovědnosti předchozí společnosti, tyto informace ověří a zaznamená do databáze FuelEU v souladu s článkem 15, a to co nejbližší dni dokončení převodu a nejpozději do jednoho měsíce poté; a
- b) aniž je dotčeno písmeno a), nová společnost, která přebírá odpovědnost za provoz lodi ke dni 31. prosince vykazovaného období, odpovídá za soulad lodi s požadavky článků 4 a 5 po celé vykazované období, v němž došlo k převodu nebo vícenásobnému převodu.

Ověřování a výpočet

1. Po ověření stanoveném v článcích 10 až 12 posoudí ověřovatel kvalitu, úplnost a přesnost zprávy FuelEU. Za tímto účelem ověřovatel použije veškeré informace obsažené v databázi FuelEU, včetně informací o zastávkách v přístavu v souladu s článkem 5.
- 1a.²³ Pokud ověřovatel s přiměřenou jistotou dojde k závěru, že zpráva FuelEU neobsahuje žádné významné nesprávnosti, oznámí dotčené společnosti, že zpráva FuelEU je v souladu s tímto nařízením. Zpráva o ověření podrobně popisuje všechny aspekty týkající se práce provedené ověřovatelem.
- 1b.²⁴ Pokud se při ověřování zjistí nesprávnosti nebo nesoulad s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Společnost poté opraví nesprávné údaje nebo nesoulad tak, aby bylo možné včas proces ověřování dokončit, a předloží ověřovateli upravenou zprávu FuelEU a veškeré další informace, které byly nezbytné k opravě zjištěných neshod. Ve své ověřovací zprávě ověřovatel uvede, zda je upravená zpráva FuelEU v souladu s tímto nařízením. Pokud sdělené nesprávnosti nebo neshody nebyly opraveny a vedou k významným nesprávnostem, ověřovatel společnosti vystaví zprávu o ověření uvádějící, že zpráva FuelEU není v souladu s tímto nařízením.
2. Na základě vyhovující zprávy FuelEU ověřovatel:
 - a) vypočítá pomocí metody uvedené v příloze I roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě dotčenou lodí;

²³ Tento odstavec vychází z čl. 13 odst. 3 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v zájmu větší konzistentnosti a spolehlivosti procesu ověřování.

²⁴ Tento odstavec odpovídá původnímu čl. 10 odst. 3, s dalšími prvky z čl. 13 odst. 4 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v zájmu větší konzistentnosti a spolehlivosti procesu ověřování.

- b) vypočítá podle vzorce uvedeného v části A přílohy III bilanci souladu lodi;
 - c) vypočítá počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, v předchozím vykazovaném období, včetně doby strávené vyvázáním v přístavišti a případně podle čl. 5 odst. 7 v kotvišti, pro každou zastávku v přístavu, která nesplňuje požadavky stanovené v článku 5.
3. Do 31. března vykazovaného roku oznámí ověřovatel společnosti informace uvedené v odstavci 2 záznamu v databázi FuelEU, který je v souladu se zprávou FuelEU, zprávou o ověření a informacemi uvedenými v odstavci 2.

Článek 15a

Dodatečné kontroly prováděné příslušným orgánem

1. Příslušný orgán státu odpovědného za správní činnosti ve věci rejdařských společností může kdykoli provést u kterékoli z lodí rejdařské společnosti dodatečné kontroly:
 - a) vyhovujících zpráv FuelEU vypracovaných podle článků 14 a 15;
 - b) zpráv o ověření vypracovaných podle článku 15;
 - c) výpočtů provedených ověřovatelem podle čl. 15 odst. 2.
2. Na žádost příslušného orgánu poskytne společnost za účelem usnadnění kontrol veškeré nezbytné informace nebo dokumenty a umožní přístup do prostor společnosti nebo lodě.
3. Příslušný orgán vydá zprávu o dodatečných kontrolách, včetně případných aktualizovaných výpočtů provedených podle čl. 15a odst. 1 písm. c), aktualizované částky přebytku souladu s předpisy nebo předběžného přebytku souladu a aktualizované částky nápravné sankce.

4. Pokud zpráva uvedená v odstavci 3 identifikuje nesprávnosti, nesoulad nebo nesprávné výpočty, které vedou k nesouladu s požadavky stanovenými v člancích 4 nebo 5 tohoto nařízení, a v důsledku toho k uložení nápravné sankce nebo ke úpravě již zaplacené částky nápravné sankce, oznámí příslušný orgán společnosti odpovídající částku nápravné sankce nebo pozměněné nápravné sankce. Členské státy zajistí, aby společnost odpovědná za loď během období, na které se vztahují dodatečné kontroly, zaplatila částku rovnající se nápravné sankci nebo upravené nápravné sankci do jednoho měsíce od jejího oznámení v souladu s postupy uvedenými v článku 20.
5. Příslušný orgán v databázi FuelEU neprodleně stáhne doklad o shodě FuelEU lodi, jejíž společnost včas nezaplatila sankce uvedené v odstavci 4, a toto stažení společnosti včas oznámí. Doklad o shodě vydá znovu po zaplacení částky rovnající se nápravné sankci, pokud společnost splní ostatní podmínky stanovené v tomto nařízení pro držení tohoto dokladu.
6. Odstavec 5 se nevztahuje na loď, která byla převedena na jinou společnost, než která deklarovala odpovědnost za její provoz v období, které je předmětem dodatečných kontrol.
7. Opatření uvedená v tomto článku a rovněž doklad o platbách subjekty provádějící tyto činnosti bez odkladu zaznamenají do databáze FuelEU.

Článek 15b

Podpůrné nástroje a pokyny

Komise vypracuje vhodné monitorovací nástroje, jakož i pokyny a cílené nástroje zaměřené na posouzení rizik, s cílem usnadnit a koordinovat činnosti v oblasti ověřování a prosazování v souvislosti s tímto nařízením. Tyto pokyny a nástroje se podle možností zpřístupní členským státům, ověřovatelům a vnitrostátním akreditačním orgánům za účelem sdílení informací a s cílem lépe zajistit důsledné prosazování tohoto nařízení.

Článek 16

Databáze FuelEU a vykazování

1. Pro účely monitorování souladu s tímto nařízením vyvine Komise elektronickou databázi FuelEU, zajistí její fungování a provádí její aktualizace. Databáze FuelEU se používá k vedení záznamů o opatřeních souvisejících s ověřovacími činnostmi, o bilanci souladu lodí, včetně využití mechanismů flexibility stanovených v člancích 17 a 18, a o opatřeních souvisejících s platbou sankcí uvedených v článku 20 a vydáním dokladu o shodě FuelEU. Je přístupná společně s ověřovatelům, příslušným orgánům a všem řádně pověřeným subjektům, vnitrostátním akreditačním orgánům, Evropské agentuře pro námořní bezpečnost a Komisi s příslušnými přístupovými právy a funkcemi odpovídajícími jejich odpovědnosti při provádění tohoto nařízení.
 - 1a. Veškeré prvky zaznamenané nebo upravené v databázi FuelEU se oznamují subjektům, kterým jsou přístupné.
2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví pravidla pro přístupová práva a funkční a technické specifikace databáze FuelEU, včetně pravidel pro oznamování a filtrování. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Ukládání a půjčování přebytkové bilance souladu mezi vykazovanými obdobími

1. Pokud má loď za vykazované období na základě informací uvedených v čl. 15 odst. 2 přebytkovou bilanci souladu, může společnost tento přebytek uložit do bilance souladu téže lodě pro následující vykazované období. Společnost zaznamená vložení přebytkového výsledku do databáze FuelEU pro následující vykazované období se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydán doklad o shodě FuelEU, společnost již nesmí do bilance souladu přebytek vkládat.
2. Pokud má loď za vykazované období na základě informací uvedených v čl. 15 odst. 2 deficitní bilanci souladu, může si společnost vypůjčit předběžný přebytek v odpovídající výši z bilance souladu pro následující vykazované období. Předběžná přebytková bilance souladu se přičte k bilanci lodi ve vykazovaném období a předběžná přebytková bilance souladu násobená koeficientem 1,1 se odečte od bilance téže lodi v následujícím vykazovaném období. Předběžnou přebytkovou bilanci souladu si nelze vypůjčit:
 - a) pro částku překračující o více než 2 % mez stanovenou v čl. 4 odst. 2 vynásobenou spotřebou energie lodi vypočtenou podle přílohy I;
 - b) po dobu dvou po sobě jdoucích vykazovaných období.
3. Do 30. dubna vykazovaného roku zaznamená společnost do databáze FuelEU předběžnou přebytkovou bilanci souladu, a to po schválení svým ověřovatelem.
4. Pokud loď během vykazovaného období nemá v Unii žádnou zastávku v přístavu a v předchozím vykazovaném období si vypůjčila předběžný přebytek z předchozího vykazovaného období, oznámí příslušný orgán státu odpovědného za správné činnosti ve vztahu ke společnosti do 1. června vykazovaného roku výši nápravné sankce uvedené v čl. 20 odst. 1a, které se původně vyhnula výpůjčkou tohoto předběžného přebytku, původní sankce se vynásobí koeficientem 1,1.

Sdružování bilancí souladu

1. Pro účely splnění požadavků článku 4 lze sdružit bilance souladu dvou nebo více lodí vypočtené podle čl. 15 odst. 2. Bilance souladu lodi nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jednoho sdružení bilancí.
2. Za tímto účelem oznámí společnost do databáze FuelEU záměr sdružit bilance souladu lodi, přiděly celkové sdružené bilance souladu pro každou jednotlivou loď a volbu ověřovatele vybraného pro ověření těchto přidělů.
- 2a. V případě, že jsou lodě podílející se na sdružování bilancí ovládány dvěma nebo více společnostmi, obdrží všechny dotčené společnosti oznámení, a to včetně přidělení celkové sdružené bilance souladu jejich lodím a výběru ověřovatele vybraného pro ověření přidělů z celkové sdružené bilance souladu pro každou jednotlivou loď.
3. Sdružení bilancí je platné pouze tehdy, pokud je celková sdružená bilance kladná, pokud lodě s deficitní bilancí vypočtenou podle čl. 15 odst. 2 nemají po přidělu ze sdružené bilance vyšší deficit souladu, a pokud lodě s přebytkem souladu vypočteným podle čl. 15 odst. 2 nemají po přidělu ze sdružené bilance deficitní bilanci souladu.
4. Loď nesmí být zahrnuta do sdružení bilancí, pokud nesplňuje povinnost stanovenou v článku 22.
5. Pokud celková sdružená bilance souladu vede v případě jednotlivé lodě k přebytkové bilanci souladu, použije se čl. 17 odst. 1.
6. Ustanovení čl. 17 odst. 2 se nevztahuje na loď podílející se na rezervě.

8. Do 30. dubna vykazovaného roku zaznamená vybraný ověřovatel do databáze FuelEU konečné složení sdružení bilancí a přiděly z celkové sdružené bilance souladu pro každou jednotlivou loď.

Článek 19

Osvědčení o souladu FuelEU

1. Do 30. června vykazovaného roku vydá ověřovatel pro dotčenou loď doklad o shodě FuelEU za předpokladu, že loď nemá podle článků 17 a 18 deficitní bilanci souladu ani nevykonala zastávky v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, a splňuje povinnost stanovenou v článku 22.
- 1a. Pokud jsou splatné nápravné sankce podle čl. 20 odst. 1a nebo čl. 20 odst. 2a zaplacený, vydá příslušný orgán státu odpovědného za výkon správních činností do 30. června vykazovaného roku pro dotčenou loď doklad o shodě FuelEU.
2. Doklad o shodě FuelEU obsahuje tyto informace:
 - a) identifikace lodě (název, identifikační číslo lodě podle IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);
 - b) název, adresa a hlavní místo podnikání majitele lodě;
 - c) totožnost ověřovatele;
 - d) datum vydání tohoto dokladu, doba jeho platnosti a vykazované období, ke kterému se vztahuje.
3. Doklad o shodě FuelEU platí po dobu 18 měsíců po skončení vykazovaného období, nebo jeho platnost končí, pokud je mezitím vydáno nové osvědčení.

4. Ověřovatel nebo případně příslušný orgán státu, který je odpovědný za výkon správy, bez odkladu zaznamenají v databázi FuelEU vydání každého dokladu o shodě FuelEU.
5. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory dokladu o shodě FuelEU, včetně elektronických šablon. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 27 odst. 2.

Článek 20

Nápravné sankce

1. Před 1. květnem vykazovaného roku na základě výpočtu podle čl. 15 odst. 2 a případně po použití článků 17 a 18 zaznamená ověřovatel do databáze FuelEU ověřenou bilanci souladu lodí.
 - 1a. Stát odpovědný za správní činnosti ve vztahu ke společnosti zajistí, aby společnost za každou ze svých lodí, u nichž ke dni 1. června vykazovaného roku došlo k deficitu souladu, po případném potvrzení příslušným orgánem zaplatila do 30. června vykazovaného roku částku odpovídající nápravné sankci vyplývající z použití vzorce uvedeného v části B přílohy III. Pokud má loď deficitní bilanci po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období, tato částka se vynásobí koeficientem $1 + (n-1)/10$, kde n je počet po sobě jdoucích vykazovaných období, za která se na společnost vztahuje nápravná sankce za tuto loď.
 - 1b. Stát odpovědný za správní činnosti ve vztahu ke společnosti zajistí, aby společnost za každou ze svých lodí, která se nachází v situaci uvedené v čl. 17 odst. 4, zaplatila do 30. června vykazovaného roku částku rovnající se nápravné sankci oznámené podle uvedeného článku.
2. Před 1. květnem vykazovaného roku, případně na základě výpočtu provedeného podle čl. 15 odst. 2, zaznamená ověřovatel do databáze FuelEU celkový počet hodin, které loď strávila vyvázána v přístavišti v rozporu s požadavky stanovenými v článku 5.

- 2a. Stát odpovědný za správní činnosti ve vztahu ke společnosti zajistí, aby za každou z jejích lodí, která uskutečnila alespoň jednu zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky, společnost po případném potvrzení příslušným orgánem zaplatila do 30. června vykazovaného roku částku rovnající se nápravné sankci vypočtené tak, že se částka 1,5 EUR vynásobí stanovenou celkovou poptávkou lodi u nábřeží po elektřině a celkovým zaokrouhleným počtem hodin strávených u nábřeží v rozporu s požadavky stanovenými v článku 5.
- 2b. Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností týkajících se uložení, uhrazení a výběru nápravných sankcí stanovených v tomto nařízení.
3. Opatření uvedená v tomto článku a rovněž doklad o platbách bez odkladu zaznamenají do databáze FuelEU subjekty, které tyto činnosti prováděly.
- 3a. Společnost zůstává odpovědná za zaplacení nápravných sankcí, aniž je dotčena možnost uzavírat smluvní dohody s komerčními provozovateli lodí, které předpokládají povinnost těchto komerčních provozovatelů proplatit úhradu nápravných sankcí uvedených v tomto článku, pokud přebírají odpovědnost za nákup paliva nebo provoz lodí. Pro účely tohoto odstavce se provozem lodí rozumí určení přepravovaného nákladu, trasy a rychlosti lodí.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy III s cílem upravit faktor definovaný v polích 7 tabulky v části B uvedené přílohy a použitý ve vzorci uvedeném v odstavci 1 tohoto článku na základě vývoje nákladů na energii a měnit číselný faktor stanovený v odstavci 2a tohoto článku na základě indexace průměrných nákladů na elektřinu v Unii.

5. Členské státy by měly zajistit, aby příjmy z nápravných sankcí nebo ekvivalent těchto příjmů ve finanční hodnotě byly použity na podporu rychlého zavádění a použití obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví, a to podněcováním výroby většího množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro námořní odvětví, usnadněním výstavby vhodných zařízení na doplňování paliva nebo bodů elektrického připojení v přístavech a podporou vývoje, testování a zavádění nejnovějších technologií ve flotile s cílem dosáhnout významného snížení emisí.

Článek 22

Povinnost mít platný doklad o shodě FuelEU

1. Do 30. června vykazovaného roku musí mít lodě, které zastavují v přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu, připlouvají do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu nebo z něj odplouvají a které během tohoto vykazovaného období uskutečnily plavby, platný doklad o shodě FuelEU.
2. Doklad o shodě FuelEU vydaný pro příslušnou loď v souladu s článkem 19 představuje doklad o souladu s tímto nařízením.

Článek 23

Prosazování

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi do [dd/mm/20xx] a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny.
2. Každý členský stát zajistí, aby každá inspekce lodi v přístavu spadajícím do jeho jurisdikce prováděná podle směrnice 2009/16/ES zahrnovala ověření, zda se na palubě nachází platný doklad o shodě FuelEU.

3. Pokud loď nepředložila platný doklad o shodě FuelEU po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období a pokud jiná donucovací opatření nezajistila soulad s požadavky, může příslušný orgán členského státu přístavu určení poté, co poskytne dotčené společnosti příležitost předložit vyjádření, vydat příkaz k vyhoštění lodě, pokud jde o loď, která nepluje pod vlajkou tohoto členského státu. V případě, že se příslušný orgán členského státu přístavu určení rozhodne vydat příkaz k vyhoštění lodě, prostřednictvím databáze FuelEU to oznámí Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky. Každý členský stát, s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, odmítne vstup lodi, na kterou se vztahuje příkaz k vyhoštění, do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud společnost nesplní své povinnosti. Pokud loď pluje pod vlajkou členského státu a vpluje do některého z jeho přístavů nebo je zjištěno porušení povinností při jejím kotvení v některém z jeho přístavů, nařídí dotčený členský stát poté, co dotčené společnosti poskytne příležitost předložit svá vyjádření, zadržení plavidla, dokud společnost nesplní své povinnosti.
4. Splnění těchto povinností se potvrdí předložením platného dokladu o shodě FuelEU příslušnému vnitrostátnímu orgánu, který příkaz k vyhoštění lodě vydal. Tímto odstavcem nejsou dotčena ustanovení mezinárodního práva platná v případě lodí v tísni.
5. Sankce kteréhokoli členského státu vůči konkrétní lodi musí být prostřednictvím databáze FuelEU oznámeny Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu, pod jehož vlajkou loď pluje.

Článek 24
Právo na přezkum

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

Článek 25
Příslušné orgány

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

KAPITOLA VI

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 26

Výkon přenesení pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 4, čl. 9 odst. 4 a čl. 20 odst. 4 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 4, čl. 9 odst. 4 a čl. 20 odst. 4 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 4, čl. 9 odst. 4 a čl. 20 odst. 4 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 27

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002²⁵. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) a kterým se mění nařízení o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění z lodí (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1).

Článek 28

Zpráva a přezkum

0. Do jednoho roku od vyhlášení tohoto nařízení předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí soulad a možné zdvojení mezi tímto nařízením a nařízením (EU) 2015/757. Ke zprávě se případně připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení nebo nařízení (EU) 2015/757 s cílem zajistit pro společnosti jednotný systém monitorování, vykazování a ověřování.
1. Do 31. prosince 2027 a dále každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení fungování tohoto nařízení, o vývoji technologií a trhu s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy, technologiemi s nulovými emisemi v námořní dopravě a o dodávkách elektřiny z pevniny, a to včetně dodávek v kotvišti, a jejich dopadu na námořní odvětví v Unii. Komise zváží možné změny, mimo jiné:
 - 0) zeměpisnou a věcnou působnost tohoto nařízení uvedenou v článku 2;
 - a) mez uvedenou v čl. 4 odst. 2 za účelem splnění cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality;
 - b) typy a velikost lodí, na které se vztahuje čl. 5 odst. 1, a rozšíření povinností uvedených v čl. 5 odst. 1 na lodě v kotvištích;
 - c) výjimky uvedené v čl. 5 odst. 3;
 - d) odpovědnost za elektřinu dodávanou prostřednictvím dodávek elektřiny z pevniny a emisní faktor „*well-to-tank*“ související s touto elektřinou definovaný v příloze I.
 - e) možnost zahrnout specializované mechanismy pro nejvíce udržitelné a inovativní palivové technologie s významným potenciálem dekarbonizace s cílem vytvořit jasný a předvídatelný právní rámec a podpořit rozvoj trhu a zavádění těchto paliv, jako jsou paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu;

- f) výpočet bilance souladu pro lodě, které žádají o vyloučení dodatečné energie z důvodu plavby v ledu nebo kvůli své třídě ledu stanovené v přílohách III a IV, a možné prodloužení těchto ustanovení po 31. prosinci 2029.

2. Přijme-li Mezinárodní námořní organizace celosvětovou normu pro paliva s nízkými emisemi skleníkových plynů pro námořní dopravu, předloží Komise neprodleně a v každém případě nejpozději do 30. září 2028 zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Komise v této zprávě přezkoumá toto globální opatření, pokud jde o jeho ambice s ohledem na cíle Pařížské dohody a jeho celkovou ekologickou vyváženost. Rovněž posoudí veškeré otázky související s možným propojením nebo sladěním tohoto nařízení s uvedeným opatřením, včetně potřeby zabránit dvojímu pokrytí emisí skleníkových plynů z námořní dopravy. Ke zprávě se případně připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení v souladu se závazky Unie v oblasti emisí skleníkových plynů pro celé hospodářství a s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu.

Článek 29

Změny směrnice 2009/16/ES

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

Článek 30

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
Použije se ode dne 1. ledna 2025, s výjimkou článků 7 a 8, které se použijí ode dne 31. srpna 2024.

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

METODIKA STANOVENÍ INTENZITY EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ Z ENERGIE SPOTŘEBOVANÉ NA PALUBĚ LODI

Pro účely výpočtu intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi se použije následující vzorec, označovaný jako rovnice 1:

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

Rovnice 1

kde následující vzorec je označován jako rovnice 2:

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

Pojem	Vysvětlení
i)	Index odpovídající palivům dodaným na loď ve vykazovaném období.
j)	Index odpovídající jednotkám spotřeby paliva na palubě lodi. Pro účely tohoto nařízení jsou uvažovanými jednotkami spotřeby paliva hlavní motor(y), pomocný motor (pomocné motory), kotle, palivové články a zařízení na spalování odpadu.
k)	Index odpovídající místům připojení k soustavě na pevnině.
n)	Celkový počet paliv dodaných lodi ve vykazovaném období
c)	Celkový počet míst připojení k soustavě na pevnině
m)	Celkový počet jednotek spotřeby paliva
$M_{i,j}$	Hmotnost paliva i spotřebovaná jednotkou spotřeby paliva j [gFuel]
E_k	Elektrina dodaná na loď na místo připojení k soustavě na pevnině k [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT paliva i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT spojený s elektrinou dodávanou na loď u nábřeží na místo připojení k soustavě na pevnině k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Spodní výhřevnost paliva i [MJ/gFuel]

RWD_i	V případě, že palivo i je obnovitelným palivem nebiologického původu, lze použít faktor odměny 2 pro období do 1. ledna 2030 a 1,5 pro období od 1. ledna 2030 do 1. ledna 2035. Jinak, $RWD_i = 1$.
$C_{engineslip,j}$	Nespálené palivo jako procento hmotnosti paliva i spotřebovaného jednotkou spotřeby paliva j [%]. C_{slip} zahrnuje fugitivní a uniklé emise
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2}$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle spáleného paliva i v jednotce spotřeby paliva j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtW,j}$	ekvivalent emisí TtW CO_2 spáleného paliva i v jednotkách spotřeby j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = (C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_{i,j}$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_s$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle uniklého paliva i v jednotce spotřeby paliva j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	ekvivalent emisí TtW CO_2 uniklého paliva i v jednotce spotřeby paliva j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = (C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_{i,j}$ kde: C_{sfCO_2} a C_{sfN_2O} jsou nastaveny na nulu.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	CO_2 , CH_4 , N_2O potenciál globálního oteplování po dobu 100 let, které jsou definovány ve směrnici (EU) 2018/2001, v odst. 4 části C přílohy V.

Pro účely tohoto nařízení se výraz $\sum_k^c E_k) \times CO_{2eq,electricity,k}$ v čitateli rovnice 1 nastaví na nulu.

Způsob stanovení [M_i]

Hmotnost paliva [M_i] se určí pomocí množství vykázaného v souladu s rámcem pro vykazování podle nařízení (EU) 2015/757 pro plavby spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení na základě metodiky monitorování zvolené společností.

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů WtT

Emise WtT jsou stanoveny na základě metodiky obsažené v této příloze podle rovnice 1.

Výchozí hodnoty emisních faktorů skleníkových plynů WtT ($CO_{2eqWtT,i}$) jsou uvedeny v příloze II.

V případě fosilních paliv se použijí pouze výchozí hodnoty uvedené v příloze II.

Skutečné hodnoty lze použít, pokud jsou certifikovány v rámci režimu uznaného Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001 pro biopaliva, bioplyn, obnovitelná paliva nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku podle čl. 9 odst. 3.

Dodací list zásobníku (BDN) pro palivo

Podle stávajících pravidel přílohy VI úmluvy MARPOL je BDN povinný a jsou specifikovány informace, které mají být uvedeny v dodacím listu zásobníku.

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

0) BDN včetně jiných paliv než fosilních paliv používaných na palubě se doplní o tyto informace týkající se těchto paliv:

- spodní výhřevnost [MJ/g].
 - U biopaliv hodnoty E určené v souladu s metodikami stanovenými ve směrnici (EU) 2018/2001, části C přílohy V a části B přílohy VI [gCO₂eq/MJ] a související důkazy o souladu s pravidly stanovenými pro tato paliva v uvedené směrnici, které určují způsob výroby paliva,
 - Pro jiná paliva než fosilní paliva a biopaliva: faktor emisí skleníkových plynů WtT CO₂eq [gCO₂eq/gFuelMJ] a související osvědčení uvádějící způsob výroby paliva,
- [V případě mísení produktů se informace požadované tímto nařízením uvedou pro každý produkt].

Dodací list elektřiny (EDN)

Pro účely tohoto nařízení obsahují příslušné EDN pro elektřinu dodanou na loď alespoň následující informace:

dodavatel: jméno, adresa, telefon, e-mail, zástupce

přijímající loď: číslo IMO (MMSI), název lodi, typ lodi, vlajka, zástupce lodi

přístav: název, poloha (LOCODE), terminál/ kotviště

místo připojení k přívodu elektřiny z pevniny: údaje o místě připojení

doba dodávky elektřiny z pevniny: datum/čas zahájení/dokončení

dodaná energie: podíl výkonu přiřazený k odběrnému místu (je-li k dispozici) [kW], spotřeba elektřiny (kWh) za zúčtovací období, informace o špičkovém výkonu (je-li k dispozici)

měření

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů TtW

Emise TtW jsou stanoveny na základě metodiky obsažené v této příloze podle rovnice 1 a rovnice 2.

Výchozí hodnoty emisních faktorů skleníkových plynů TtW ($CO_{2eq,TtW,j}$) jsou uvedeny v příloze II.

V souladu s příslušným plánem monitorování uvedeným v článku 7 a po posouzení ověřovatelem lze použít další metody, například přímé měření CO_{2eq} nebo laboratorní testování, pokud to zvyšuje celkovou přesnost výpočtu podle čl. 9 odst. 4.

Metoda stanovení fugitivních a uniklých emisí TtW

Fugitivní a uniklé emise jsou emise způsobené množstvím paliva, které se nedostane do spalovací komory spalovací jednotky nebo které nespotřebuje jednotka spotřeby paliva, protože nedošlo ke spálení nebo došlo k odvětrání či úniku ze systému. Pro účely tohoto nařízení se fugitivní a uniklé emise berou v úvahu jako procento hmotnosti paliva použitého jednotkou spotřeby paliva. Výchozí hodnoty jsou uvedeny v příloze II.

Metody stanovení faktorů odměny spojených s náhradními zdroji energie

V případě, že jsou na palubě instalovány náhradní zdroje energie, lze použít faktor odměny pro náhradní zdroje energie. V případě větrné energie je takový faktor odměny určen následovně:

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

kde:

- P_{Wind} je dostupný efektivní výkon pohonných systémů podporovaných větrem a odpovídá $f_{eff} * P_{eff}$ vypočtenému v souladu s pokyny z roku 2021 pro zacházení s inovativními technologiemi energetické účinnosti pro výpočet a ověřování dosažených EEDI a EEXI (MEPC.1/Circ.896);
- P_{Prop} je výkon pohonu lodi a odpovídá P_{ME} dle definice v pokynech pro výpočet dosaženého indexu energetické účinnosti (EEDI) pro nové lodě z roku 2018 (rezoluce IMO MEPC.308(73) v platném znění) a v pokynech pro metodu výpočtu dosaženého indexu energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) z roku 2021 (rezoluce IMO MEPC.333(76)). V případě, že jsou instalovány hřídelové motory: $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$.

Index intenzity skleníkových plynů lodi se poté vypočítá vynásobením výsledku rovnice 1 faktorem
odměny.

VÝCHOZÍ EMISNÍ FAKTORY

Výchozí emisní faktory obsažené v následující tabulce se použijí pro stanovení indexu intenzity skleníkových plynů uvedeného v příloze I tohoto nařízení, s výjimkou případů, kdy se společnosti od těchto výchozích emisních faktorů odchýlí podle čl. 9 odst. 3 a 4.

V tabulce:

TBM znamená „bude změřeno“

N/A znamená „není k dispozici“

Pomlčka znamená „nepoužije se“

E se určí v souladu s metodikami stanovenými ve směrnici (EU) 2018/2001, v části C přílohy V a v části B přílohy VI.

Pokud pole tabulky udává TBM nebo N/A, použije se nejvyšší výchozí hodnota třídy paliva ve stejném sloupci. Pokud pro určitou třídu paliva všechna pole tabulky v témže sloupci udávají buď TBM nebo N/A, použije se výchozí hodnota nejméně příznivého způsobu výroby fosilního paliva.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Třída paliv	Způsob výroby	LCV [$\frac{MJ}{g}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{gCO_2eq}{MJ}$]	Třída jednotky spotřeby paliva	C _{fCO₂} [$\frac{gCO_2}{gFuel}$]	C _{fCH₄} [$\frac{gCH_4}{gFuel}$]	C _{fN₂O} [$\frac{gN_2O}{gFuel}$]	C _{únik} jako % hmotnosti paliva spotřebovaného motorem
Fosilní	Těžký topný olej ISO 8217 třídy RME až RMK	0,0405	13,5	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 114	0,00005	0,00018	–
	Nízkosimný topný olej (LSFO)	0,0405	13,2 – surový 13,7 – směs	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 151	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	ULSFO	0,0405	13,2	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 114	0,00005	0,00018	–
	VLSFO	0 041	13,2	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 206	0,00005	0,00018	–
	Lehký topný olej (LFO) ISO 8217 třídy RMA až RMD	0 041	13,2	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 151	0,00005	0,00018	–
	MDO MGO ISO 8217 třídy DMX až DMB	0,0427	14,4	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 206	0,00005	0,00018	–
	Zkapalněný zemní plyn (LNG)	0,0491	18,5	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2 750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				0,2
				LBSI				není k dispozici
	Zkapalněný ropný plyn (LPG)	0 046	7,8	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,030 butan 3,000 propan	bude změřeno	bude změřeno	není k dispozici
	H2 (zemní plyn)	0,12	132	Palivové články	0	0	–	=
				Spalovací motor	0	0	bude změřeno	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	NH3 (zemní plyn)	0,0186	121	Žádný motor	0	0	bude změřeno	–
	Methanol (zemní plyn)	0,0199	31,3	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	1 375	bude změřeno	bude změřeno	–
Kapalná biopaliva	Způsoby výroby ethanolu podle směrnice (EU) 2018/2001	Hodnota stanovená v příloze III směrnice (EU) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	1 913	bude změřeno	bude změřeno	–
	Bionafta Způsoby výroby podle směrnice (EU) 2018/2001			VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	2 834	bude změřeno	bude změřeno	–
	Hydrogenačně upravený rostlinný olej (HVO) Způsoby výroby podle směrnice (EU) 2018/2001			VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 115	0,00005	0,00018	–
	Zkapalněný biomethan jako pohonná hmota (Bio-LNG) Způsoby výroby podle směrnice (EU) 2018/2001			LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2 750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0,2
				LBSI				není k dispozici

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	Způsoby výroby biomethanolu podle směrnice (EU) 2018/2001			VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	1 375	bude změřeno	bude změřeno	–
	Jiné způsoby výroby podle směrnice (EU) 2018/2001			VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 115	0,00005	0,00018	–
Plynná biopaliva	Bio-H2	Hodnota stanovená v příloze III směrnice (EU) 2018/2001	není k dispozici	Palivové články	0	0	0	–
	Způsoby výroby podle směrnice (EU) 2018/2001			Spalovací motor	0	0	bude změřeno	
Paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu – e-paliva	e-nafta	0,0427	není k dispozici	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3 206	0,00005	0,00018	–
	e-methanol	0,0199	není k dispozici	Všechny spalovací motory	1 375	0,00005	0,00018	–
	e-LNG	0,0491	není k dispozici	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2 750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0,2
				LBSI				není k dispozici
	e-H2	0,12	není k dispozici	Palivové články	0	0	0	–
				Spalovací motor	0	0	bude změřeno	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	e-NH3	0,0186	není k dispozici	Palivové články	0	není k dispozici	bude změřeno	není k dispozici
				Spalovací motor	0	není k dispozici	bude změřeno	není k dispozici
	e-LPG	není k dispozici	není k dispozici		není k dispozici	není k dispozici	není k dispozici	není k dispozici
	E-DME	není k dispozici	není k dispozici		není k dispozici	není k dispozici	není k dispozici	–
Ostatní	Elektřina	–	ENERGETICKÝ MIX EU	Dodávky elektřiny z pevniny (OPS)	–	–	–	–

Sloupec 1 identifikuje třídu paliv, konkrétně fosilní paliva, kapalná biopaliva, plynná biopaliva a e-paliva.

Sloupec 2 identifikuje název nebo způsoby výroby příslušných paliv v rámci dané třídy.

Sloupec 3 uvádí spodní výhřevnost paliv vyjádřenou v [MJ/g]. U kapalných biopaliv se hodnoty hmotnostního obsahu energie (nižší výhřevnost MJ/kg) stanovené v příloze III směrnice (EU) 2018/2001 přepočtou na MJ/g a použijí se.

Sloupec 4 obsahuje emisní faktory skleníkových plynů WtT v [gCO_{2eq}/MJ]. U kapalných biopaliv se výchozí hodnoty vypočítají pomocí hodnot *E* určených v souladu s metodikami stanovenými ve směrnici (EU) 2018/2001, v části C přílohy V pro všechna kapalná biopaliva s výjimkou bioLNG a v části B přílohy VI pro bioLNG a na základě výchozích hodnot spojených s konkrétním biopalivem používaným jako pohonná hmota a způsobem jeho výroby, které jsou stanoveny v části D a E přílohy V uvedené směrnice pro všechna kapalná biopaliva s výjimkou bioLNG a v části D přílohy VI pro bio-LNG. Hodnoty *E* je však třeba upravit odečtením poměru hodnot uvedených ve sloupci 6 (*c_f*_{CO2}) a sloupci 3 (LCV). To je požadováno v tomto nařízení, které odděluje výpočty WtT a TtW, aby se zabránilo dvojímu započtení emisí.

Pro RFNBO se výchozí hodnoty vypočítají pomocí metodiky aktu v přenesené pravomoci přijaté na základě čl. 28 odst. 5 směrnice (EU) 2018/2001²⁶.

²⁶ Nebo na základě odpovídajících ustanovení v pozměněné směrnici podle pokroku spolunormotvůrců.

Sloupec 5 identifikuje hlavní typy/třídy jednotek spotřeby paliva, jako jsou dvoutaktní a čtyřtaktní spalovací motory (ICE), Dieselův nebo Ottův cyklus, plynové zážehové motory se spalováním chudé směsi (LBSI), plynové turbíny, palivové články atd.

Sloupec 6 uvádí emisní faktor C_f pro CO_2 v $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$. Použijí se hodnoty emisních faktorů uvedené v nařízení (EU) 2015/757. Pro všechna paliva, která nejsou obsažena v nařízení (EU) 2015/757, jsou výchozí hodnoty uvedeny v tabulce.

Sloupec 7 uvádí emisní faktor C_f pro methan v $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$. Pro paliva LNG jsou faktory C_f pro methan nastaveny na nulu.

Sloupec 8 obsahuje emisní faktor C_f pro oxid dusný v $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$.

Sloupec 9 identifikuje ztracenou část paliva jako fugitivní a uniklé emise (C_{slip}) měřenou jako % hmotnosti paliva použitého konkrétní jednotkou spotřeby paliva. U paliv, jako je LNG, u nichž existují fugitivní a uniklé emise, se množství fugitivních a uniklých emisí uvedené v tabulce vyjadřuje v % hmotnosti použitého paliva (sloupec 9 hodnoty C_{slip} v tabulce se vypočítají při 50 % plného zatížení motoru).

VZORCE PRO VÝPOČET BILANCE SOULADU A NÁPRAVNÉ SANKCE podle čl. 20 odst. 1a**A. VZOREC PRO VÝPOČET BILANCE SOULADU LODĚ**

Pro účely výpočtu bilance souladu lodě se použije tento vzorec:

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

kde:

gCO_{2eq}	
$GHGIE_{\text{target}}$	Mez intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi podle čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení
$GHGIE_{\text{actual}}$	roční průměr intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované na palubě lodi vypočtený za příslušné vykazované období

Do 31. prosince 2029 může společnost pro každou loď s ledovou třídou IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou požádat o vyloučení dodatečné energie z důvodu plavby za ledových podmínek nebo z důvodu ledové třídy IA nebo IA Super. V tomto případě se pro výpočet výše uvedené bilance souladu nahradí hodnoty M_i upravenou hmotností paliva M_{iA} definovanou v příloze IV a hodnota $GHGIE_{\text{actual}}$, která se použije pro výpočet bilance souladu, se přepočítá s odpovídajícími hodnotami M_{iA} .

B. VZOREC PRO VÝPOČET NÁPRAVNÉ SANKCE STANOVENÉ V ČL. 20 ODS. 1A

Výše nápravné sankce stanovené v čl. 20 odst. 1a se vypočítá takto:

Nápravná sankce =	$\frac{ (Compliancebalance) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
----------------------	---

1. Nápravná sankce	2. je v EUR
3. abs (bilance souladu)	4. je absolutní hodnota bilance souladu
5. 41000	6. je 1 metrická tuna VLSFO, což odpovídá 41000 MJ
7. 2400	8. je částka, která má být vyplacena v EUR za ekvivalentní metrickou tunu VLSFO

VÝPOČET UPRAVENÉ HMOTNOSTI PALIVA PRO PLAVBU V LEDU

Tato příloha popisuje, jak vypočítat:

- dodatečnou energii z důvodu technických vlastností lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou,
- dodatečnou energii spotřebovanou lodí s ledovou třídou IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou z důvodu plavby v ledu,
- upravenou hmotnost $[MiA]$ po odečtení dodatečné energie přidělené každému palivu i

Dodatečná energie z důvodu ledové třídy

Spotřeba dodatečné energie z důvodu technických vlastností lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou se vypočítá následovně:

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

kde $E_{\text{voyages, total}}$ označuje celkovou spotřebu energie za všechny plavby a $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ označuje dodatečnou spotřebu energie z důvodu plavby v ledu.

Celková spotřeba energie za všechny plavby se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

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

kde $M_{i, \text{voyages, total}}$ označuje hmotnost paliva i spotřebovaného na všechny plavby v rámci tohoto nařízení a LCV_i označuje nižší energetickou hodnotu paliva i.

Dodatečná energie z důvodu plavby v ledu

Spotřeba dodatečné energie z důvodu plavby v ledu se vypočítá následovně:

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

kde $E_{\text{voyages, open water}}$ označuje energii spotřebovanou při plavbách ve volných vodách a $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ označuje upravené množství energie spotřebované při plavbě v ledu.

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} \text{ nesmí být vyšší než } 1,3 * E_{\text{voyages, open water}}$$

Energie spotřebovaná při plavbách, které zahrnují plavbu pouze ve volných vodách, se vypočítá následovně:

$$Evoyages, open water = Evoyages, total - Evoyages, ice conditions$$

kde *Evoyages, ice conditions* označuje energii spotřebovanou při plavbě v ledu, která se vypočítá následovně:

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

kde $M_{i, voyages, ice conditions}$ označuje hmotnost paliva i spotřebovaného při plavbě v ledu.

Upravená spotřeba energie z důvodu plavby v ledu se vypočítá následovně:

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

kde:

Dice conditions označuje celkovou vzdálenost realizovanou při plavbě v ledu, na kterou se vztahuje oblast působnosti tohoto nařízení.

$(E/D)_{open water}$ je spotřeba energie na vzdálenost realizovanou v otevřeném moři, která se vypočítá následovně:

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

kde:

E voyages, ice conditions označuje spotřebu energie při plavbě v ledu a *D total* je celková roční realizovaná vzdálenost, na kterou se vztahuje oblast působnosti tohoto nařízení.

Celková dodatečná energie související s ledem, tj. z důvodu ledové třídy a plavby v ledu

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

Upravená hmotnost [M_{iA}]

Společnost přidělí celkovou dodatečnou energii související s ledem $E_{i additional ice}$ různým palivům *i* používaným v průběhu roku, a to za těchto podmínek:

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

$$\text{Pro každé palivo } i \text{ platí: } E_{i additional ice} \leq M_i \times LCV_i$$

Upravená hmotnost paliva [M_{iA}] se vypočte následovně:

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