EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Pomorski prevoz prispeva k približno 75 % obsega zunanje trgovine EU in 31 % obsega notranje trgovine EU, zato je bistven sestavni del evropskega prometnega sistema in ima ključno vlogo za evropsko gospodarstvo. Vsako leto se v pristaniščih EU vkrca ali izkrca približno 400 milijonov potnikov, med katerimi je približno 14 milijonov potnikov na potniških ladjah za križarjenje. Pomorski prevoz ima pomembno vlogo pri ohranjanju povezljivosti otokov in obrobnih obmorskih regij s preostalim enotnim trgom[1]. Učinkovite pomorske prometne povezave so bistvenega pomena za mobilnost državljanov EU, v regijah v razvoju v EU in za gospodarstvo EU kot celoto.

Sektor pomorskega prevoza deluje v okolju odprtih trgov in mednarodne konkurence. Storitve pomorskega prevoza v EU so na voljo vsem lastnikom ladij iz EU, storitve pomorskega prevoza, ki se izvajajo med državami članicami EU ter med državami članicami EU in tretjimi državami (države nečlanice EU), pa lahko opravljajo upravljavci vseh narodnosti. Enaki konkurenčni pogoji za upravljavce ladij in ladjarske družbe so ključnega pomena za dobro delujoč trg EU za pomorski prevoz.

Komisija je septembra 2020 sprejela predlog za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030[2] in za EU začrtala odgovorno pot, da do leta 2050 postane podnebno nevtralna. Da bi dosegli podnebno nevtralnost, bi morali do leta 2050 zmanjšati emisije iz prometa za 90 %. K prizadevanjem za zmanjšanje bodo morali prispevati vsi načini prevoza, vključno s pomorskim prevozom.

Za znatno zmanjšanje emisij CO_2 v mednarodnem pomorskem prevozu je treba porabiti manj energije (povečati energijsko učinkovitost) in hkrati uporabljati čistejše vrste energije (uporabljati obnovljiva in nizkoogljična goriva). V sporočilu z naslovom Načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030[3] je pojasnjeno: „Letalski in pomorski sektor bosta morala okrepiti prizadevanja za izboljšanje učinkovitosti zrakoplovov, ladij in njihovega upravljanja ter povečati uporabo trajnostno proizvedenih goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv. To bo podrobneje ocenjeno v okviru pobud ReFuelEU Letalstvo in FuelEU Pomorstvo, katerih cilj je povečati proizvodnjo in uporabo trajnostnih alternativnih goriv v teh sektorjih. Potrebni tehnološki razvoj in uvajanje se morata končati že do leta 2030, da bi se pripravili na veliko hitrejše spremembe po tem letu.“

Odvisno od scenarijev politike, ocenjenih v okviru načrta za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030 ter v podporo strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, bi morala obnovljiva in nizkoogljična goriva leta 2030 predstavljati med 6 % in 9 % mešanice goriv v mednarodnem pomorskem prevozu ter med 86 % in 88 % do leta 2050, da bi prispevala k ciljem zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu EU[4].

---

1 EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2020 (Promet v EU v številkah – Statistična knjižica 2020), https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en.

2 COM(2020) 563 final

3 COM(2020) 562 final

4 Scenarij, ki ocenjuje kombinacijo oblikovanja cen ogljika in regulativnih ukrepov (t. i. MEŠANO), predvideva 7,5-odstotni delež za leto 2030 in 86-odstotni delež do leta 2050.

V načrtu za uresničitev podnebnih ciljev je opozorjeno, da se mora delež energije iz obnovljivih virov v prometnem sektorju povečati z razvojem elektrifikacije, naprednih biogoriv ter drugih obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v okviru celostnega in integriranega pristopa ter da bodo sintetična goriva na osnovi vodika ključna za razogljičenje zlasti v letalskem in pomorskem sektorju.

Spodbujanje sektorja pomorskega prevoza k uporabi čistejših goriv poteka tudi na mednarodni ravni. Leta 2018 je Mednarodna pomorska organizacija (IMO) sprejela svojo začetno strategijo za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij. Na seznam ugotovljenih potencialnih kratkoročnih ukrepov je uvrstila spodbujanje uporabe alternativnih nizkoogljičnih in brezogljičnih goriv ter dobavo električne energije z obale.

Trenutno je mešanica goriv v pomorskem sektorju v celoti odvisna od fosilnih goriv. To je mogoče pojasniti z nezadostnimi spodbudami upravljavcem za zmanjšanje emisij ter pomanjkanjem zrelih, cenovno dostopnih in globalno uporabnih tehnoloških alternativ fosilnim gorivom v tem sektorju. Te težave delno povzroča in še krepi več tržnih nepopolnosti. Med temi so:

– soodvisnosti med dobavo in distribucijo goriv ter povpraševanjem po njih;

– pomanjkanje informacij o prihodnjih regulativnih zahtevah;

– dolga življenjska doba sredstev (plovil in infrastrukture za napajanje z gorivom).

S pobudo FuelEU Pomorstvo se predlaga skupni regulativni okvir EU za povečanje deleža obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v mešanici goriv v mednarodnem pomorskem prevozu, ne da bi se ustvarjale ovire za enotni trg.

Preudarki o morebitnih ovirah za enotni trg, izkrivljanju konkurence med upravljavci in preusmeritvi trgovinskih poti so zlasti pomembni za potrebe po gorivu, saj stroški goriva predstavljajo znaten delež stroškov upravljavcev ladij. Delež stroškov goriva v obratovalnih stroških ladij lahko znaša od približno 35 % prevoznine za manjši tanker do približno 53 % za kontejnerska plovila/plovila za razsuti tovor. Zato lahko razlike v cenah ladijskih goriv znatno vplivajo na gospodarsko uspešnost upravljavcev ladij.

Hkrati je razlika v ceni med konvencionalnimi gorivi fosilnega izvora za plovila in obnovljivimi nizkoogljičnimi gorivi še vedno velika. Da bi se ohranila konkurenčnost in bi se hkrati sektor še naprej usmerjal v prehod na področju goriv, ki je zanj neizogiben, so potrebne jasne in enotne obveznosti glede uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za ladje.

Večja predvidljivost regulativnega okvira naj bi spodbudila tehnološki razvoj in proizvodnjo goriv ter sektorju pomagala razrešiti sedanji začarani krog na področju povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih ter njihove ponudbe. Jasne in enotne obveznosti glede porabe energije na ladjah so nujne za zmanjšanje tveganja uhajanja CO_2, za katero je pomorski prevoz dovzeten zaradi svoje mednarodne narave in možnosti napajanja z gorivom zunaj EU. Zaradi čezmejne in globalne razsežnosti pomorskega prevoza ima skupna uredba o pomorstvu prednost pred pravnim okvirom, ki bi od držav članic EU zahteval, da zakonodajo EU prenesejo v nacionalno zakonodajo. Slednje bi lahko povzročilo mozaik nacionalnih ukrepov z različnimi zahtevami in ciljnimi vrednostmi.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Pobuda FuelEU Pomorstvo je del „košarice ukrepov“, namenjene reševanju vprašanja emisij iz pomorskega prevoza ob hkratnem ohranjanju enakih konkurenčnih pogojev. Je v celoti skladna z drugimi ukrepi, predstavljenimi v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“, in temelji na

obstoječih orodjih politike, kot je Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta[5], ki določa sistem EU za spremljanje, sporočanje in preverjanje emisij CO_2 ter drugih pomembnih informacij z velikih ladij, ki uporabljajo pristanišča EU.

Košarica ukrepov je potrebna za obravnavo različnih in izrazitih tržnih nepopolnosti, ki ovirajo izvajanje blažilnih ukrepov v pomorskem sektorju. Komisija poleg pobude FuelEU Pomorstvo, katere cilj je povečati povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih, predlaga razširitev evropskega sistema trgovanja z emisijami (ETS)[6] na pomorski sektor in revizijo direktive o obdavčitvi energije[7]. Ti pobudi bi morali zagotoviti, da bi se emisije v sektorju zmanjšale stroškovno učinkovito ter da bi cena prevoza odražala njegov vpliv na okolje, zdravje in energetsko varnost.

Poleg tega bo sveženj ukrepov vključeval revizijo še več drugih direktiv, med drugim:

– direktive o infrastrukturi za alternativna goriva (AFID)[8] in

– direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (RED II)[9].

Komisija bo poleg te revidirane zakonodaje obravnavala potrebo po dodatnih raziskovalnih in inovacijskih dejavnostih zlasti s skupaj načrtovanim partnerstvom za vodni promet brez emisij, ki ga je predlagala tehnološka platforma Waterborne v okviru programa Obzorje Evropa[10]. Prav tako bo pregledala Smernice o državni pomoči za varstvo okolja in energijo[11] v skladu s cilji politike evropskega zelenega dogovora, ki bi morale omogočiti zadostno financiranje zelene preobrazbe sektorja (vključno z uvedbo infrastrukture za polnjenje na obali), hkrati pa preprečiti izkrivljanje konkurence.

Podrobnejša preučitev predlaganih ukrepov pokaže, da trenutno niti na ravni IMO niti na ravni EU ni mehanizma za odpravo negativnih zunanjih učinkov (posredni stroški emisij, ki se sicer ne upoštevajo) v sektorju. To upravljavcem preprečuje, da bi pri svojih operativnih in naložbenih odločitvah upoštevali družbene stroške svojih dejavnosti v smislu podnebnih sprememb in onesnaževanja zraka. V ekonomski literaturi so mehanizmi oblikovanja cen navedeni kot najprimernejši instrumenti za „internalizacijo“ zunanjih stroškov. Glavna primera bi bila davek, določen na ravni zunanjih stroškov, ali instrument „omejitve in trgovanja“, kot je sistem EU za trgovanje z emisijami (ETS), ki določa mejno vrednost za skupne emisije in omogoča, da trg določi njihovo ustrezno ceno. Oba sta opisana kot „tržna instrumenta“.

Čeprav lahko trgovanje z emisijami doseže stroškovno učinkovito zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in zagotavlja enoten cenovni signal, ki vpliva na odločitve upravljavcev, vlagateljev in potrošnikov, pa ne odpravlja v zadostni meri vseh ovir za uvedbo rešitev z nizkimi emisijami in brez njih.

Potrebni so dodatni ukrepi politike, da bi se zagotovila ohranitev enakih konkurenčnih pogojev, hkrati pa bi se odpravile ovire za naložbe v tehnologije in infrastrukturo za čisto energijo, s čimer bi se znižali stroški zmanjševanja emisij in dopolnili ukrepi EU ETS. To je

---

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

6 Direktiva 2003/87/ES.

7 Direktiva Sveta 2003/96/ES.

8 Direktiva 2014/94/EU.

9 Direktiva (EU) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/.

11 Sporočilo Komisije (2014/C 200/01).

zlasti pomembno za podporo blažilnim ukrepom – kot je uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v sektorju pomorskega prevoza –, ki imajo velik potencial za zmanjšanje emisij v prihodnosti, vendar se trenutno srečujejo z visokimi stroški zmanjševanja emisij in specifičnimi tržnimi ovirami.

Čeprav bo razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami na pomorski sektor še dodatno spodbudila izboljšave energijske učinkovitosti in zmanjšala razlike v cenah med konvencionalnimi tehnologijami in tehnologijami z nizkimi emisijami, je njena zmožnost, da podpre hitro uvajanje tehnologij obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju, močno odvisna od dejanske ravni cen, ki v ta namen kratko- do srednjeročno verjetno ne bodo dosegle zadostne ravni.

Podobno zakonodaja, ki se nanaša na *oskrbo* z gorivom (direktiva o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov) in *infrastrukturo* (direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva), ni bistveno vplivala na uvajanje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorski sektor in jo je treba dopolniti z ukrepi, ki lahko ustvarijo *povpraševanje* po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih. Poleg tega s pregledom direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov v sektorju pomorskega prevoza ne bi bilo mogoče odpraviti visokega tveganja napajanja z gorivom zunaj EU.

Trenutno ni regulativnega okvira EU, ki bi izrecno obravnaval uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu. Namen te pobude je zapolniti to vrzel s povečanjem povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih v pomorskem prevozu ob hkratnem ohranjanju enakih konkurenčnih pogojev in dobro delujočega trga EU za goriva za plovila in pomorski prevoz.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Cilj te pobude je povečati uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu v EU, hkrati pa ohraniti enake konkurenčne pogoje tako na morju kot med privezom ter prispevati k doseganju podnebnih in okoljskih ciljev EU ter mednarodnih podnebnih in okoljskih ciljev. Zagotavljanje bolj raznolike mešanice goriv in večjega prodora obnovljivih in nizkoogljičnih goriv je ključnega pomena za zagotovitev prispevka sektorja k evropski ambiciji doseči podnebno nevtralnost do leta 2050, kot je določeno v evropskem zelenem dogovoru. Hkrati je za upoštevanje različnih posledic za onesnaženost zraka pomemben diferenciran pristop k uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv pri plovbi in v pristaniščih s strožjimi zahtevami za ladje v pristaniščih in različno razpoložljivostjo tehnologij (več možnosti za ladje v pristaniščih).

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Cilj te pobude je ohraniti visoke ravni povezljivosti in konkurenčnost industrije v pomorskem sektorju ter hkrati okrepiti njeno trajnostnost. V skladu s členom 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) lahko Unija določi ustrezne predpise za pomorski prevoz.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Pomorski prevoz je po naravi mednarodni sektor. V Evropi približno 75 % plovb, sporočenih v okviru spremljanja, poročanja in preverjanja, poteka v Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) (in bi zato lahko bila približek za promet znotraj EU), samo približno 9 % prometa pa je po ocenah domačih plovb (med pristanišči v isti državi članici EU). Zaradi čezmejne razsežnosti sektorja so potrebni usklajeni ukrepi na ravni EU.

Brez ukrepanja na ravni EU bi lahko mozaik regionalnih ali nacionalnih zahtev v državah članicah EU sprožil razvoj tehničnih rešitev, ki ne bi bile nujno združljive. Več držav članic EU že razvija nacionalne pomorske strategije, ki vključujejo posebne pristope k emisijam z ladij in zlasti uporabo alternativnih goriv[12] z možnimi nenamernimi učinki in izkrivljanjem na trgu. Ker se vzroki težav, ugotovljeni v okviru tega predloga, med državami članicami EU bistveno ne razlikujejo, in glede na čezmejno razsežnost dejavnosti v tem sektorju se lahko ta vprašanja najbolje rešujejo na ravni EU. Ukrepanje EU lahko tudi spodbudi razvoj prihodnjih ukrepov za pospešitev uporabe alternativnih goriv na svetovni ravni[13] in mu utre pot.

Prejšnji ukrepi EU v zvezi z vprašanji toplogrednih plinov so že spodbudili ustrezen odziv IMO, zlasti sprejetje uredbe EU o spremljanju emisij toplogrednih plinov z ladij, poročanju o njih in njihovem preverjanju je kmalu zatem privedlo do tega, da je IMO sprejela podoben obvezni globalni sistem zbiranja podatkov o toplogrednih plinih. Usklajen pristop držav članic EU k odzivanju na razvoj na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov v IMO je nedavno zagotovil, da so obvezni operativni ukrepi za energijsko učinkovitost vključeni v kratkoročne ukrepe IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Oblikovanje skupnega stališča velike skupine držav članic IMO v okviru forumov IMO pomeni, da lahko EU pomembno vpliva na smer in izid razprav v IMO.

- **Sorazmernost**

Izvajanje te pobude na ravni EU je potrebno, da se doseže ekonomija obsega pri uvajanju obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu in prepreči uhajanje virov CO_2 ter zagotovijo enaki konkurenčni pogoji med upravljavci, ki pristajajo v pristaniščih EU, in med samimi pristanišči EU. Na primer zaradi obveznosti, določenih na nacionalni ravni, glede uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv bi se lahko promet preusmeril v konkurenčna pristanišča drugih držav članic in izkrivljala konkurenca. Glede na to je potrebna harmonizacija na ravni EU, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za vse akterje znotraj pomorskega grozda (zlasti upravljavce, pristanišča in dobavitelje goriv).

- **Izbira instrumenta**

V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da so za dosego ciljev potrebni zavezujoči ukrepi. Uredba je najprimernejši instrument za zagotovitev skupnega izvajanja predvidenih ukrepov, hkrati pa zmanjšuje tveganje izkrivljanja na enotnem trgu, ki bi ga lahko povzročili različni načini, na katere bi države članice EU zahteve prenesle v nacionalno pravo. Ker prehod na obnovljiva in nizkoogljična goriva zahteva znatne naložbe dobaviteljev goriv, distribucijo goriva ter močno in jasno spodbujanje povpraševanja, je bistveno, da regulativni okvir zagotavlja enoten, dolgoročen in trden sklop pravil za vse vlagatelje po EU. Zlasti je pomembno, da se prepreči ustvarjanje mozaika različnih ukrepov na nacionalni ravni, kar bi se zgodilo, če bi se izvajali na podlagi medsektorske direktive.

Predlog je izrazito tehnične narave in obstaja velika verjetnost, da ga bo treba redno spreminjati, da bi se upoštevale tehnične in pravne spremembe. V odziv na to se načrtuje tudi več izvedbenih ukrepov. Ti bodo osredotočeni zlasti na tehnične specifikacije za izvajanje funkcionalnih zahtev.

---

[12] To vključuje nacionalne načrte, ki jih pripravljajo Nizozemska, Švedska in Italija (v obliki smernic za dokumente o energetskem in okoljskem načrtovanju pristaniških organov (DEASP). Svoje načrte so pripravile tudi države, ki niso članice EU, kot sta Združeno kraljestvo in Norveška. V zvezi s tem jih je treba omeniti, saj lahko njihovi cilji vplivajo na pomorski prevoz na kratke razdalje v EU in iz nje.

[13] Trenutno so v začetni strategiji IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij navedeni med potencialnimi srednjeročnimi ukrepi, tj. ukrepi, o katerih se bo IMO dogovorila med letoma 2023 in 2030.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje

Ker gre za nov predlog, ocene ali preverjanja primernosti niso bila izvedena.

• Posvetovanja z deležniki

Komisija je med celotnim postopkom ocene učinka dejavno sodelovala z deležniki in opravila izčrpna posvetovanja. Mnenja deležnikov so se začela zbirati v odziv na objavo začetne ocene učinka (marec in april 2020). Skupaj je bilo prejetih 81 odgovorov, ki so upoštevani pri pripravi osnutka ter so prispevali k izpopolnitvi pristopa in boljšemu ugotavljanju ovir, ki omejujejo sedanjo uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju.

V okviru priprave predloga so druge posvetovalne dejavnosti vključevale:

– odprto javno posvetovanje, ki ga je organizirala Komisija in je potekalo od 2. julija 2020 do 10. septembra 2020. Skupaj je bilo prejetih 136 odgovorov, ki so zajemali različne skupine deležnikov. Odgovore so poslali lastniki in upravljavci ladij (40), proizvajalci električne energije in dobavitelji goriv (37), izvajalci pomorskega prevoza na kratke razdalje (25), nacionalni javni organi (15), interesne organizacije (14), vodje in upravljavci pristanišč (13), upravljavci pristaniških terminalov ali drugi ponudniki pristaniških storitev (13), visokošolski raziskovalci in inovatorji (12), sektor celinskih plovnih poti (11), ladjedelnice in proizvajalci pomorske opreme (10), regionalni ali lokalni javni organi (9), ponudniki logističnih storitev, pošiljatelji in lastniki tovora (9), organi za tehnično standardizacijo in klasifikacijski zavodi (2), sektor naložb in financiranja (2) in drugi (17)[14];

– ciljno usmerjeno posvetovanje z deležniki, ki ga je organiziral svetovalec, odgovoren za podporno študijo ocene učinka, in ki je potekalo od 18. avgusta do 18. septembra 2020, namenjeno pa je bilo strokovnjakom Evropskega foruma za trajnostni pomorski promet (ESSF). Svetovalec je med 10. julijem in 1. decembrom 2020 opravil tudi vrsto razgovorov z deležniki, vključno s predstavniki industrije in nacionalnimi organi;

– okroglo mizo z deležniki, ki jo je Komisija 18. septembra 2020 organizirala skupaj s člani Evropskega foruma za trajnostni pomorski promet[15] (ESSF) in Evropskega pristaniškega foruma[16] (EPF);

– redna srečanja strokovnih skupin v okviru podskupine ESSF za trajnostno alternativno energijo v pomorskem prevozu.

Informacije, ki so jih dali deležniki, so bile ključne za to, da je lahko Komisija izpopolnila zasnovo možnosti politike ter ocenila njihove gospodarske, socialne in okoljske učinke, jih primerjala ter ugotovila, katera možnost politike bo najverjetneje dosegla najboljše razmerje med koristmi in stroški za družbo.

---

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

15 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=sl.

16 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=sl.

Posvetovanja so pokazala, da vse skupine deležnikov soglašajo, da se je treba posvetiti uvajanju obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu in konkretnim težavam, ugotovljenim v oceni učinka.

Posvetovanja so potrdila, da je vseh pet dejavnikov, ugotovljenih v okviru ocene učinka predloga, pomembnih. Rezultati kažejo, da se različni deležniki strinjajo, da so najpomembnejše ovire visoki stroški goriva in naložb ter negotovost za vlagatelje. Kar zadeva cilje politike, je po mnenju deležnikov najpomembnejši cilj politike „zagotavljanje večje gotovosti glede podnebnih in okoljskih zahtev za delujoče ladje“.

Vse skupine deležnikov so izrazile tudi večjo naklonjenost politiki, ki temelji na ciljih, kot pa predpisovalni politiki, kar je tudi v skladu s še eno zahtevo za politiko, ki jo je izrazila večina deležnikov, in sicer tehnološko nevtralnostjo. Kar zadeva ukrepe politike, so deležniki najbolje ocenili oblikovanje jasne regulativne poti za razogljičenje sedanjega goriva za plovila. Kar zadeva geografsko področje uporabe, ni bilo jasno izražene želje glede ustreznega geografskega obsega ukrepov. V smislu merjenja okoljske učinkovitosti in načina, na katerega bi bilo treba emisije vključiti v okvir politike, večina deležnikov daje prednost pristopu „od vrtine do brazde“, saj se pri njem ne upoštevajo le emisije iz zgorevanja goriva na krovu ladje, ampak tudi predhodne emisije iz proizvodnje, prevoza in distribucije goriv. Kar zadeva ladje v privezu, večina deležnikov meni, da so zahteve po oskrbi z električno energijo z obale pomembne in potrebne za doseganje ciljev razogljičenja.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zunanji izvajalec je izvedel študijo v podporo oceni učinka, na kateri temelji predlog. Ta študija se je začela izvajati julija 2020 in zaključila marca 2021. Službam Komisije je zagotovila dragocene informacije, zlasti za oblikovanje možnosti politike, oceno nekaterih pričakovanih učinkov in zbiranje mnenj neposredno prizadetih deležnikov. Službe Komisije so se pri tehničnih vidikih, povezanih s to pobudo, zanašale tudi na podporo Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA).

- **Ocena učinka**

Ukrepi politike, vključeni v ta predlog, temeljijo na rezultatih ocene učinka. Poročilo o oceni učinka [SWD(2021) 635] je prejelo pozitivno mnenje odbora Komisije za regulativni nadzor [SEC(2021) 562]. Odbor je v svojem mnenju navedel več priporočil glede predstavitve argumentov v poročilu o oceni učinka. Ta priporočila so bila upoštevana; Priloga 1 k poročilu o oceni učinka vsebuje kratek oris načina njihove obravnave.

Za dosego ugotovljenih ciljev so bile v okviru ocene učinka obravnavane tri možnosti politike. Vse te tri možnosti imajo dve glavni značilnosti:

(1) regulativno naravo za zagotovitev pravne varnosti in

(2) osredotočenost na vidike povpraševanja, da se spodbudita proizvodnja in uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, odpravi začarani krog ter prepreči uhajanje CO_2.

Možnosti politike so dale na razpolago različne načine oblikovanja obveznosti in so se razlikovale zlasti glede pristopa k izbiri tehnologije in načina doseganja zahtevane učinkovitosti.

Možnost politike 1 je zasnovana kot predpisovalen pristop, ki zahteva, da se uporabi delež specifičnih goriv/vrst goriva. To pomeni, da tehnologijo izbere regulativni organ. Obe možnosti politike 2 in 3 sta pristopa, ki temeljita na ciljih, pri njiju pa je treba za energijo,

porabljeno na krovu, upoštevati mejno vrednost letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov. Pri tem je izbira tehnologije prepuščena udeležencem na trgu. Poleg tega možnost politike 3 vsebuje tudi mehanizme za nagrajevanje presežkov, da se spodbudi razvoj naprednejših brezemisijskih tehnologij (združevanje in multiplikatorji za brezemisijske tehnologije), ki zmanjšujejo tako onesnaževala zraka kot tudi toplogredne pline. Pri vseh možnostih se zahteva, da ladje, ki najbolj onesnažujejo v pristaniščih (kontejnerske in potniške ladje), uporabljajo oskrbo z električno energijo z obale (ali enakovredno brezemisijsko tehnologijo).

Na podlagi ocene je možnost politike 3 opredeljena kot prednostna možnost, saj zagotavlja najboljše ravnotežje med cilji in skupnimi stroški izvajanja. Ne izpolnjuje zgolj potrebe po prilagodljivosti, ki so jo deležniki izpostavili med posvetovanji (zlasti upravljavci in pristanišča), pač pa tudi zmanjšuje tveganje tehnološke vezanosti [in spodbuja zgodnje sprejetje najnaprednejših tehnologij].

Večji prodor obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v mešanico pomorskih goriv se bo izrazil z znatnim zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov in onesnaževanja zraka. S tem povezani prihranki pri zunanjih stroških so bili v primerjavi z osnovnim scenarijem ocenjeni na 10 milijard EUR za onesnaževanje zraka in 138,6 milijarde EUR za podnebne spremembe ter izraženi kot sedanja vrednost za obdobje 2021–2050. V oceni učinka so bili izračunani na podlagi modeliranega prodora obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. Pričakuje se, da bodo upravljavci ladij zaradi nižjih operativnih stroškov (vzdrževanje, posadka itd.) dosegli prihranke v višini 2,3 milijarde EUR. To znižanje bo posledica nekoliko manjše dejavnosti pomorskega prevoza v primerjavi z osnovnim scenarijem. Dodaten opazen vpliv se je nanašal na uporabo naprednih goriv in pogonskih tehnologij ter posredno na njen vpliv na inovacije. Pobuda naj bi pospešila prodor plovil na gorivne celice (18,9 %) in električni pogon (5,4 %) v vozni park do leta 2050 (v primerjavi z osnovnim scenarijem brez prodora teh tehnologij).

Glavne stroške, ki izhajajo iz predlaganega ukrepa in znašajo 89,7 milijarde EUR, krijejo upravljavci ladij. Izhajajo iz povečanih stroškov kapitala (25,8 milijarde EUR) in stroškov za gorivo (63,9 milijarde EUR). Posredni stroški za pristanišča bodo povezani z zagotavljanjem potrebne infrastrukture za napajanje z gorivom, ocenjeni pa so na 5,7 milijarde EUR. Upravni stroški za upravljavce ladij so ocenjeni na 521,7 milijona EUR, izhajajo pa iz zbiranja podatkov, predložitve in preverjanja načrtov skladnosti in letnega energetskega poročila, sodelovanja med revizijami in inšpekcijskimi pregledi ter usposabljanja posadke. Dodatnih 1,8 milijona EUR je bilo ugotovljenih za pripravo smernic pristanišč, da se zagotovi varno ravnanje z obnovljivimi in nizkoogljičnimi gorivi. Posebnih stroškov, povezanih s certificiranjem goriva, ni bilo mogoče količinsko opredeliti. Stroški izvrševanja za javne organe naj bi bili omejeni (1,5 milijona EUR) in osredotočeni na zagotavljanje potrebnih informacijskih orodij za poročanje. Prednostna možnost tako zagotavlja neto koristi v višini 58,4 milijarde EUR v časovnem obdobju pobude.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Prednostna možnost bo imela proračunske posledice za Komisijo. Pričakovani stroški storitev informacijske tehnologije in razvoja informacijskega sistema znašajo do 0,5 milijona EUR. Ta podatek temelji na stroških sistema THETIS-MRV in izkušnjah z obstoječimi moduli THETIS-EU, ki podpirajo različne dele zakonodaje EU, takšni stroški razvoja informacijske

tehnologije pa se ocenjujejo na 300 000 EUR. Prednostna možnost politike bi potrebovala tudi dodatno funkcionalnost za podporo združevanju ladij zaradi skladnosti. To dodatno orodje naj bi po ocenah stalo 200 000 EUR. Odločitve v zvezi z razvojem informacijske tehnologije in javnimi naročili bo moral predhodno odobriti Odbor Evropske komisije za informacijsko tehnologijo in kibernetsko varnost.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditve spremljanja, vrednotenja in poročanja**

Komisija bo spremljala napredek, učinke in rezultate tega predloga preko več mehanizmov spremljanja/vrednotenja. Merila bo napredek pri doseganju specifičnih ciljev predloga, zlasti na podlagi podatkov, ki se letno zbirajo v okviru sistema EU za spremljanje, poročanje in vrednotenje.

Zahteve za informacije (poročila, odgovori na anketo) bodo skrbno uravnotežene, da se deležnikom ne bi naložilo dodatno breme z ustvarjanjem nesorazmernih novih zahtev po poročanju.

Komisija bo pet let po datumu konca izvajanja pravnega predloga ocenila pravila, da bi preverila, ali so bili cilji pobude doseženi. Ocena bo podlaga za prihodnje postopke odločanja, da bi se zagotovile potrebne prilagoditve za doseganje zastavljenih ciljev.

- **Podrobna pojasnitev posameznih določb predloga**

V členu 1 je opisana vsebina predlagane uredbe, ki določa pravila za zmanjšanje intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo države članice EU, so v njih zasidrana ali iz njih izplujejo, da se spodbudita skladen razvoj in dosledna uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v Uniji, ne da bi nastale ovire za enotni trg za spodbujanje zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa.

V členu 2 je opredeljeno področje uporabe.

V členu 3 je določenih več opredelitev pojmov.

V členu 4 je določena mejna vrednost letne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje.

V členu 5 so določene zahteve za uporabo oskrbe z električno energijo z obale ali brezemisijske energije med privezom za posebne vrste ladij in navedene možne izjeme.

V členu 6 so določena skupna načela za spremljanje skladnosti.

V členu 7 je določeno, kaj je treba vključiti v načrte spremljanja.

V členu 8 so navedeni primeri, v katerih je treba načrt spremljanja spremeniti.

V členu 9 so določena načela v zvezi s certificiranjem biogoriv, bioplina, obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranih ogljičnih goriv.

V členu 10 je določen obseg dejavnosti preverjanja, ki jih morajo opraviti preveritelji.

V členu 11 so določene splošne obveznosti in načela za preveritelje.

V členu 12 so določena glavna načela, ki jih je treba upoštevati med postopki preverjanja.

V členu 13 so določena pravila o akreditacijah preveriteljev za dejavnosti, ki se izvajajo v okviru področja uporabe te uredbe.

V členu 14 so določeni parametri, ki jih morajo družbe spremljati in beležiti, da dokažejo skladnost.

V členu 15 je določena naloga preveriteljev v zvezi z informacijami, ki jih predložijo družbe.

V členu 16 je uvedena podatkovna zbirka skladnosti in določeni so glavni parametri za poročanje.

V členu 17 so uvedene določbe o prilagodljivosti, ki izvajalcem omogočajo, da v določenem obsegu shranijo ali si izposodijo presežek skladnosti, da bi omogočili skladnost.

V členu 18 so določeni glavna načela in postopki za morebitno združevanje stanj skladnosti.

V členu 19 so določeni pogoji za izdajo potrdila o skladnosti FuelEU.

V členu 20 so določene globe, ki se naložijo, če skladnost ni dosežena.

V členu 21 so določena načela, po katerih se globe namenijo za podporo obnovljivim in nizkoogljičnim gorivom v pomorskem sektorju.

V členu 22 je določena obveznost ladij, da imajo veljavno potrdilo o skladnosti FuelEU.

V členu 23 so določena pravila za inšpekcijske preglede ladij.

V členu 24 je določena pravica do presoje odločitev, ki vplivajo na družbe.

V členu 25 se nalaga imenovanje pristojnih organov, odgovornih za uporabo in izvrševanje te uredbe.

V členu 26 so določeni pogoji za prenos pooblastil na Komisijo v skladu s to uredbo.

V členu 27 je določen postopek v odboru za izvajanje pooblastil Komisije za sprejetje izvedbenih aktov.

V členu 28 se zahteva, da Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o uporabi te uredbe vsaj vsakih pet let.

S členom 29 je spremenjena Direktiva 2009/16/ES, tako da je v Prilogo IV dodano potrdilo o skladnosti FuelEU.

Člen 30 določa datum začetka veljavnosti in uporabe te uredbe.

V Prilogi I so opredeljene formule in metodologija za določitev letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje.

Priloga II vsebuje seznam privzetih vrednosti, ki se lahko uporabijo pri določanju emisijskih faktorjev, uporabljenih v formuli, opisani v Prilogi I.

Priloga III vsebuje seznam brezemisijskih tehnologij, ki se lahko uporabijo namesto priključka na oskrbo z električno energijo z obale med privezom, ter posebna merila za njihovo uporabo.

V Prilogi IV so opredeljeni minimalni elementi spričeval, ki jih izda upravni organ pristanišča, kadar ladje iz utemeljenih razlogov ne morejo uporabljati oskrbe z električno energijo z obale.

V Prilogi V so opredeljene formule za določitev bilance skladnosti ladje in globe v primeru neskladnosti.

2021/0210 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[17],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[18],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Pomorski prevoz predstavlja približno 75 % zunanje trgovine EU in 31 % notranje trgovine v EU v smislu obsega. Hkrati ladijski promet v pristanišča Evropskega gospodarskega prostora ali iz njih predstavlja približno 11 % vseh emisij CO_2 v EU iz prometa in 3–4 % skupnih emisij CO_2 v EU. Letno se v pristaniščih držav članic vkrca ali izkrca 400 milijonov potnikov, od tega približno 14 milijonov na ladjah za križarjenje. Pomorski prevoz je zato bistven sestavni del evropskega prometnega sistema in je ključnega pomena za evropsko gospodarstvo. Trg pomorskega prevoza je podvržen močni konkurenci med gospodarskimi subjekti v Uniji in zunaj nje, za kar so enaki konkurenčni pogoji nujni. Stabilnost in uspeh trga pomorskega prevoza in njegovih gospodarskih subjektov temeljita na jasnem in usklajenem okviru politike, v katerem lahko upravljavci pomorskega prevoza, pristanišča in drugi akterji v sektorju delujejo na podlagi enakih možnosti. Kadar pride do izkrivljanja trga, so lahko upravljavci ladij ali pristanišča postavljeni v slabši položaj v primerjavi s konkurenti v sektorju pomorskega prevoza ali v drugih prometnih sektorjih. To pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti industrije pomorskega prevoza ter izgubo povezljivosti za državljane in podjetja.

(2) Da bi Komisija je okrepila podnebne zaveze Unije v okviru Pariškega sporazuma in določila ukrepe, ki jih je treba sprejeti za dosego podnebne nevtralnosti 2050, ter da bi politično zavezo pretvorila v pravno obveznost, je sprejela (spremenjeni) predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila)[19] in

[17] UL C , , str. .
[18] UL C , , str. .
[19] COM(2020) 563 final.

sporočilo z naslovom „Krepitev podnebnih evropskih ambicij do leta 2030“[20]. To vključuje tudi cilj najmanj 55-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. V skladu s tem so potrebni različni dopolnilni instrumenti politike, da bi se spodbudila uporaba trajnostno proizvedenih obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, vključenih v sektor pomorskega prevoza. Potrebni tehnološki razvoj in uvajanje se morata končati do leta 2030, da bi se pripravili na veliko hitrejše spremembe po tem letu.

(3) V okviru prehoda goriv na obnovljiva in nizkoogljična goriva in nadomestne vire energije je bistveno, da se zagotovita pravilno delovanje trga pomorskega prevoza v EU in poštena konkurenca na njem, kar zadeva goriva za plovila, ki predstavljajo znaten delež stroškov upravljavcev ladij. Različne potrebe po gorivu v državah članicah Unije lahko znatno vplivajo na gospodarsko uspešnost upravljavcev ladij in negativno vplivajo na konkurenco na trgu. Zaradi mednarodne narave ladijskega prometa lahko upravljavci ladij napajanje z gorivom zlahka opravijo v tretjih državah in prevažajo velike količine goriva. To lahko povzroči uhajanje ogljika in škodljivo vpliva na konkurenčnost sektorja, če razpoložljivosti obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskih pristaniščih pod jurisdikcijo države članice ne spremljajo zahteve za njihovo uporabo, ki veljajo za vse upravljavce ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo držav članic ali iz njih izplujejo. Ta uredba bi morala določati ukrepe za zagotovitev, da bo prodor obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na trg goriv za plovila potekal v razmerah poštene konkurence na trgu pomorskega prevoza v EU.

(4) Da bi to imelo učinek na vse dejavnosti sektorja pomorskega prevoza, je primerno, da ta uredba zajema delež plovb med pristaniščem pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem pod jurisdikcijo tretje države. Ta uredba bi se zato morala uporabljati za polovico energije, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča zunaj jurisdikcije države članice, polovico energije, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe z odhodom iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice in prihodom v pristanišče zunaj jurisdikcije države članice, za vso energijo, ki jo porabi ladja, ki opravlja plovbe s prihodom v pristanišče pod jurisdikcijo države članice iz pristanišča pod jurisdikcijo države članice, in za energijo, porabljeno med privezom, v pristanišču pod jurisdikcijo države članice. Tako zajet delež energije, ki jo ladja porabi na vstopnih in izstopnih plovbah med Unijo in tretjimi državami, zagotavlja učinkovitost te uredbe, med drugim povečuje pozitivni vpliv takega okvira na okolje. Hkrati tak okvir omejuje tveganje postankov v pristaniščih z namenom izogibanja in tveganje preselitve dejavnosti pretovarjanja zunaj Unije. Da bi se zagotovili nemoteno delovanje pomorskega prometa, enaki konkurenčni pogoji med upravljavci pomorskega prevoza in pristanišči ter preprečilo izkrivljanje notranjega trga, bi morala za vse poti s prihodi ali odhodi iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice ter za priveze ladij v teh pristaniščih veljati enotna pravila iz te uredbe.

(5) Pravila iz te uredbe bi se morala na nediskriminatoren način uporabljati za vse ladje ne glede na njihovo zastavo. Zaradi skladnosti s pravili Unije in mednarodnimi pravili na področju pomorskega prevoza se ta uredba ne bi smela uporabljati za vojne ladje, pomožne vojaške ladje, ribiške ladje, ladje za predelavo rib ali državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene.

---

[20] COM(2020) 562 final.

(6) Oseba ali organizacija, odgovorna za skladnost s to uredbo, bi morala biti ladjarska družba, ki je opredeljena kot lastnik ladje ali katera koli druga organizacija ali oseba, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje ter je s prevzemom te odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja. Ta opredelitev temelji na opredelitvi pojma „družba“ v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta[21] in je v skladu s svetovnim sistemom zbiranja podatkov, ki ga je leta 2016 vzpostavila Mednarodna pomorska organizacija (IMO). V skladu z načelom „onesnaževalec plača“ bi lahko ladjarska družba s pogodbenim dogovorom uveljavljala odgovornost subjekta, ki je neposredno odgovoren za odločitve, ki vplivajo na intenzivnost toplogrednih plinov energije, ki jo porabi ladja, odgovorna za stroške skladnosti na podlagi te uredbe. Ta subjekt bi običajno bil subjekt, ki je odgovoren za izbiro goriva, poti in hitrosti ladje.

(7) Da bi se omejilo upravno breme, zlasti manjših upravljavcev, se ta uredba ne bi smela uporabljati za lesene ladje enostavne gradnje in ladje brez mehanskega pogona ter bi se morala osredotočati na ladje z bruto tonažo nad 5 000 ton. Čeprav te ladje predstavljajo zgolj 55 % vseh ladij, ki se ustavljajo v pristaniščih v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta, so odgovorne za 90 % emisij ogljikovega dioksida (CO_2) iz pomorskega sektorja.

(8) Razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev zahtevata usklajen pristop k usklajevanju ponudbe, povpraševanja in zagotavljanja ustrezne distribucijske infrastrukture. Medtem ko sedanji evropski regulativni okvir proizvodnjo goriva delno obravnava že z Direktivo (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta[22], distribucijo pa z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta[23], obstaja tudi potreba po orodju, s katerim bi se doseglo večje povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih.

(9) Čeprav instrumenti, ko so oblikovanje cen ogljika ali ciljne vrednosti v zvezi z ogljično intenzivnostjo dejavnosti, spodbujajo izboljšave na področju energijske učinkovitosti, niso primerni za doseganje znatnega kratko- in srednjeročnega prehoda na obnovljiva in nizkoogljična goriva. Zato je potreben poseben regulativni pristop, namenjen uvedbi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za plovila ter nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.

(10) Ukrepi politike za spodbujanje povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih bi morali temeljiti na ciljih in spoštovati načelo tehnološke nevtralnosti. V skladu s tem bi bilo treba določiti mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij, ne da bi se predpisala uporaba točno določenega goriva ali tehnologije.

(11) Spodbujati bi bilo treba razvoj in uvajanje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv z velikim potencialom za trajnostnost, komercialno zrelostjo ter velikim potencialom za inovacije in rast, da bi se izpolnile prihodnje potrebe. To bo podprlo oblikovanje

---

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

22 Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2001, str. 82).

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

inovativnih in konkurenčnih trgov goriv ter kratko- in dolgoročno zagotovilo zadostno dobavo trajnostnih pomorskih goriv, kar bo prispevalo k ambicijam Unije za razogljičenje prevoza, hkrati pa okrepilo prizadevanja Unije za visoko raven varstva okolja. V ta namen bi morala biti primerna trajnostna pomorska goriva, proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, dela A in B, k Direktivi (EU) 2018/2001, in sintetična pomorska goriva. Zlasti trajnostna pomorska goriva, ki so proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, del B, k Direktivi (EU) 2018/2001, so bistvenega pomena, saj gre za trenutno najbolj komercialno zrelo tehnologijo za že kratkoročno razogljičenje pomorskega prevoza.

(12) Do posredne spremembe rabe zemljišč pride, kadar gojenje poljščin za biogoriva, druga tekoča biogoriva in biomasna goriva izpodrine tradicionalno proizvodnjo poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo. Zaradi takega dodatnega povpraševanja se povečuje pritisk na zemljišča, kmetijska zemljišča pa se lahko razširijo na območja z visoko zalogo ogljika, kot so gozdovi, mokrišča in šotišča, kar povzroči dodatne emisije toplogrednih plinov in izgubo biotske raznovrstnosti. Raziskave so pokazale, da je stopnja tega učinka odvisna od številnih dejavnikov, med drugim tudi od vrste surovin, uporabljenih za proizvodnjo goriva, od ravni dodatnega povpraševanja po surovinah, ki ga sproži uporaba biogoriv, tekočih biogoriv in biomasnih goriv, ter od obsega, v katerem so zemljišča z visoko zalogo ogljika zaščitena na svetovni ravni. Ravni emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča posredna sprememba rabe zemljišč, ni mogoče nedvoumno določiti s stopnjo natančnosti, potrebno za določitev emisijskih faktorjev, ki jih zahteva uporaba te uredbe. Vendar obstajajo dokazi, da vsa goriva, proizvedena iz surovin, povzročajo različne stopnje posredne spremembe rabe zemljišč. Poleg emisij toplogrednih plinov, povezanih s posredno spremembo rabe zemljišč, ki lahko izniči nekatere ali vse prihranke emisij toplogrednih plinov pri posameznih biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih, posredna sprememba rabe zemljišč pomeni tveganje za biotsko raznovrstnost. To tveganje je še posebno resno v povezavi s potencialno veliko širitvijo proizvodnje, na katero vpliva znatno povečanje povpraševanja. Zato se ne bi smela spodbujati goriva iz živil in krme. Direktiva (EU) 2018/2001 že omejuje prispevek takih biogoriv, tekočih biogoriv in biomasnih goriv k ciljem glede prihrankov emisij toplogrednih plinov v sektorju cestnega in železniškega prometa ter v zvezi s tem določa zgornjo mejo ob upoštevanju njihovih manjših koristi za okolje, manjše učinkovitosti v smislu potenciala za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in širših pomislekov glede trajnostnosti.

(13) Vendar mora biti ta pristop v pomorskem sektorju strožji. V pomorskem sektorju so ravni povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme trenutno zanemarljive, saj je danes več kot 99 % goriv za plovila fosilnega izvora. Zato neprimernost goriv iz živil in krme v skladu s to uredbo zmanjšuje tudi tveganje upočasnitve razogljičenja prometnega sektorja, ki bi sicer lahko nastalo zaradi prehoda biogoriv iz poljščin iz cestnega v pomorski sektor. Bistvenega pomena je, da se takšen prehod čim bolj zmanjša, saj cestni promet ostaja daleč najbolj onesnažujoč prevozni sektor, pomorski prevoz pa trenutno uporablja pretežno fosilna goriva. Zato je primerno, da se prepreči ustvarjanje potencialno velikega povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme s spodbujanjem njihove uporabe v skladu s to uredbo. V skladu s tem je treba zaradi dodatnih emisij toplogrednih plinov in izgube biotske raznovrstnosti, ki jih povzročajo vse vrste goriv iz živil in krme, za ta goriva šteti, da imajo enake emisijske faktorje kot najmanj ugodna pot.

(14) Dolga pripravljalna obdobja, povezana z razvojem in uvajanjem novih goriv in energijskih rešitev za pomorski prevoz, zahtevajo hitro ukrepanje ter vzpostavitev jasnega in predvidljivega dolgoročnega regulativnega okvira, ki bo olajšal načrtovanje in naložbe vseh zadevnih deležnikov. Jasen in trden dolgoročni regulativni okvir bo olajšal razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev za pomorski prevoz ter spodbudil naložbe deležnikov. V takem okviru bi bilo treba opredeliti mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij do leta 2050. Te mejne vrednosti bi morale sčasoma postati ambicioznejše, da bi odražale pričakovani tehnološki razvoj ter povečano proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za plovila.

(15) Ta uredba bi morala določati metodologijo in formulo, ki bi se morali uporabljati za izračun letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje. Ta formula bi morala temeljiti na porabi goriva, o kateri poročajo ladje, in upoštevati ustrezne emisijske faktorje teh goriv. V metodologiji bi se morala odražati tudi uporaba nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.

(16) Da bi se zagotovila celovitejša slika okoljske učinkovitosti različnih virov energije, bi bilo treba učinkovitost goriv, kar zadeva toplogredne pline, ocenjevati po načelu „od vrtine do brazde“ ob upoštevanju vplivov proizvodnje, prevoza, distribucije in uporabe energije na krovu. S tem naj bi se spodbujale tehnologije in postopki pridobivanja, ki zagotavljajo manjši odtis toplogrednih plinov in dejanske koristi v primerjavi z obstoječimi konvencionalnimi gorivi.

(17) Učinkovitost obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih goriv od vrtine do brazde bi bilo treba določiti z uporabo privzetih ali dejanskih in potrjenih emisijskih faktorjev, ki zajemajo emisije od vrtine do rezervoarja in emisije od rezervoarja do brazde. Vendar bi bilo treba učinkovitost fosilnih goriv ocenjevati le z uporabo privzetih emisijskih faktorjev, kot je določeno v tej uredbi.

(18) Za spodbujanje uporabe virov energije, ki zagotavljajo manjši skupni odtis toplogrednih plinov, je potreben celovit pristop v zvezi z vsemi najpomembnejšimi emisijami toplogrednih plinov (CO_2, CH_4 in N_2O). Da bi se upošteval potencial globalnega segrevanja metana in didušikovih oksidov, bi morala biti mejna vrednost, določena v tej uredbi, izražena v „ekvivalentu CO_2“.

(19) Z uporabo obnovljivih virov energije in alternativnih načinov pogona, kot sta vetrna in sončna energija, se močno zmanjša intenzivnost toplogrednih plinov pri skupni porabi energije s strani ladij. Težave pri natančnem merjenju in količinski opredelitvi teh virov energije (neenakomerna poraba energije, neposredni prenos pri pogonu itd.) ne bi smele ovirati njihovega priznavanja pri skupni porabi energije s strani ladij na podlagi približkov njihovega prispevka k energijski bilanci ladje.

(20) Onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo zasidrane ladje (žveplovi oksidi, dušikovi oksidi in trdni delci), je zelo skrb vzbujajoče za obalna območja in pristaniška mesta. Zato bi bilo treba uvesti posebne in stroge obveznosti za zmanjšanje emisij z zasidranih ladij, ki med privezom v pristanišču pridobivajo energijo iz svojih motorjev. Po podatkih, ki so bili v okviru Uredbe (EU) 2015/757 zbrani leta 2018, predstavljajo potniške ladje in kontejnerske ladje kategoriji ladij, ki proizvedeta največjo količino emisij na zasidrano ladjo. Zato bi bilo treba emisije iz teh kategorij ladij obravnavati prednostno.

(21) Uporaba oskrbe z električno energijo z obale zmanjšuje onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo ladje, in zmanjšuje količino emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča

pomorski prevoz. Uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega predstavlja vse bolj čisto oskrbo z električno energijo, ki je na voljo zasidranim ladjam, glede na vse večji delež obnovljivih virov energije v mešanici virov električne energije EU. Medtem ko Direktiva 2014/94/EU (direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva) vključuje le določbo o priključnih mestih za oskrbo z električno energijo s kopnega, povpraševanje po tej tehnologiji in posledično njeno uvajanje ostajata omejena. Zato bi bilo treba določiti posebna pravila, da bi bila za ladje, ki najbolj onesnažujejo, obvezna uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega.

(22) Poleg oskrbe z električno energijo s kopnega bi lahko enakovredne okoljske koristi v pristaniščih zagotavljale še druge tehnologije. Kadar se dokaže, da je uporaba alternativne tehnologije enakovredna oskrbi z električno energijo s kopnega, bi morala biti ladja izvzeta iz uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega.

(23) Izjeme od uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega bi morale biti določene tudi za več objektivnih razlogov, ki jih potrdi upravni organ pristanišča postanka in so omejeni na nenačrtovane postanke v pristaniščih zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju, za kratkoročne postanke ladij med privezom, krajše od dveh ur, saj je to minimalni čas, potreben za priključitev, in za uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah.

(24) Izjeme v primeru nerazpoložljivosti ali nezdružljivosti uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega bi morale biti omejene, potem ko bi imeli upravljavci ladij in pristanišč dovolj časa za izvedbo potrebnih naložb, da bi se zagotovile potrebne spodbude za navedene naložbe in preprečila nelojalna konkurenca. Od leta 2035 bi morali upravljavci ladij skrbno načrtovati svoje postanke v pristaniščih za zagotovitev, da lahko svoje dejavnosti opravljajo brez emisij onesnaževal zraka in toplogrednih plinov med privezom ter brez ogrožanja okolja na obalnih območjih in v pristaniških mestih. Ohraniti bi bilo treba omejeno število izjem v primeru nerazpoložljivosti ali nezdružljivosti uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega, da bi se zagotovila možnost občasnih sprememb v zadnjem trenutku glede voznega reda postankov v pristaniščih in postankov v pristaniščih z nezdružljivo opremo.

(25) S to uredbo bi se moral vzpostaviti zanesljiv sistem spremljanja, poročanja in preverjanja, da bi se spremljala skladnost z njenimi določbami. Tak sistem bi se moral nediskriminatorno uporabljati za vse ladje in bi moral zahtevati preverjanje s strani tretje osebe, da bi se zagotovila točnost podatkov, predloženih v okviru tega sistema. Da bi se olajšalo doseganje cilja te uredbe, bi bilo treba vse podatke, ki se že sporočajo za namene Uredbe (EU) 2015/757, po potrebi uporabiti za preverjanje skladnosti s to uredbo, da bi se omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in pomorske organe.

(26) Družbe bi morale biti odgovorne za spremljanje količine in vrste porabljene energije na krovu ladij med plovbo in privezom ter poročanje o tem, pa tudi o drugih pomembnih informacijah, kot so informacije o vrsti motorja na krovu ali prisotnost tehnologij za pomožni vetrni pogon, da bi se dokazala skladnost z mejno vrednostjo intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, določeno v tej uredbi. Da bi se olajšalo izpolnjevanje teh obveznosti spremljanja in poročanja ter postopek preverjanja s strani preveriteljev, bi morale družbe podobno kot v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 dokumentirati predvideno metodo spremljanja in v načrtu za spremljanje navesti dodatne podrobnosti o uporabi pravil iz te uredbe. Načrt za spremljanje in po potrebi njegove poznejše spremembe bi bilo treba predložiti preveritelju.

(27) Certificiranje goriv je bistveno za doseganje ciljev te uredbe ter zagotavljanje okoljske celovitosti obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, ki naj bi se uvedla v pomorskem sektorju. Takšno certificiranje bi moralo potekati na podlagi preglednega in nediskriminatornega postopka. Da bi se olajšalo certificiranje in omejilo upravno breme, bi se moralo certificiranje biogoriv, bioplina, obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranega ogljičnega goriva opirati na pravila iz Direktive (EU) 2018/2001. Ta pristop certificiranja bi se moral uporabljati tudi za goriva, s katerimi se napaja zunaj Unije, ki bi jih bilo treba obravnavati kot uvožena goriva podobno kot v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001. Kadar družbe nameravajo odstopati od privzetih vrednosti iz navedene direktive ali tega novega okvira, bi smele to storiti le, če je mogoče vrednosti potrditi z enim od prostovoljnih sistemov, priznanih v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 (za vrednosti od vrtine do rezervoarja), ali z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij (od rezervoarja do brazde).

(28) S preverjanjem, ki ga opravijo akreditirani preveritelji, bi bilo treba zagotoviti točnost in popolnost spremljanja in poročanja družb ter skladnost s to uredbo. Da bi se zagotovila nepristranskost, bi morali biti preveritelji neodvisni in usposobljeni pravni subjekti ter bi morali biti akreditirani s strani nacionalnih akreditacijskih organov, ustanovljenih v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta[24].

(29) Preveritelji bi morali na podlagi podatkov in informacij, ki jih spremljajo in sporočajo družbe, izračunati in določiti letno povprečno intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje ter bilanco ladje glede na mejno vrednost, vključno z morebitnim presežkom ali primanjkljajem skladnosti, pa tudi izpolnjevanje zahtev za uporabo oskrbe z električno energijo z obale med privezom. Preveritelj bi moral te informacije sporočiti zadevni družbi. Če je preveritelj isti subjekt kot preveritelj za namene Uredbe (EU) 2015/757, bi se lahko takšno obvestilo poslalo skupaj s poročilom o preverjanju v skladu z navedeno uredbo. Zadevna družba bi morala nato te informacije sporočiti Komisiji.

(30) Komisija bi morala vzpostaviti in zagotoviti delovanje elektronske podatkovne zbirke, ki bi beležila uspešnost vsake ladje in zagotavljala njeno skladnost s to uredbo. Da bi se olajšalo poročanje in omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in druge uporabnike, bi morala ta elektronska podatkovna zbirka temeljiti na obstoječem modulu THETIS-MRV ter upoštevati možnost ponovne uporabe informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757.

(31) Skladnost s to uredbo bi bila odvisna od elementov, na katere družba morda ne bi mogla vplivati, kot so težave v zvezi z razpoložljivostjo ali kakovostjo goriva. Zato bi bilo treba družbam omogočiti prilagodljivost pri prenašanju presežka skladnosti iz enega leta v drugo ali izposoji predhodnega presežka skladnosti iz naslednjega leta, vendar znotraj določenih mejnih vrednosti. Uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega med privezom, ki je zelo pomembna za kakovost lokalnega zraka v pristaniških mestih in na obalnih območjih, ne bi smela biti upravičena do podobnih določb glede prilagodljivosti.

(32) Da bi se preprečila vezanost na tehnologijo in še naprej podpirala uporaba najučinkovitejših rešitev, bi bilo treba družbam dovoliti, da združijo učinkovitost

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

različnih ladij in z morebitno presežno učinkovitostjo ene ladje nadomestijo nezadostno učinkovitost druge. To ustvarja možnost nagrajevanja presežne skladnosti in spodbuja naložbe v naprednejše tehnologije. Možnost združevanja skladnosti bi morala ostati prostovoljna in odvisna od soglasja zadevnih družb.

(33) Dokument o skladnosti („potrdilo o skladnosti FuelEU“), ki ga izda preveritelj v skladu s postopki, določenimi v tej uredbi, bi bilo treba hraniti na krovu ladij kot dokaz o skladnosti z mejnimi vrednostmi intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje in z zahtevami glede uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega med privezom. Preveritelji bi morali o izdaji takih listin obvestiti Komisijo.

(34) Število neskladnih postankov v pristaniščih bi morali določiti preveritelji v skladu s sklopom jasnih in objektivnih meril, pri čemer bi morali upoštevati vse ustrezne informacije, vključno s časom postanka, količino porabljene energije po posamezni vrsti in uporabo morebitnih pogojev za izključitev za vsak postanek v pristanišču v Uniji. Družbe bi morale te informacije dati na voljo preveriteljem za namene ugotavljanja skladnosti.

(35) Brez poseganja v možnost doseganja skladnosti s pomočjo določb o prilagodljivosti in združevanja skladnosti se ladjam, ki ne upoštevajo mejnih vrednosti letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu, naloži globa, ki ima odvračilni učinek. Globa bi morala biti sorazmerna z obsegom neskladnosti in bi morala odpraviti vse gospodarske prednosti neskladnosti, da bi se tako ohranili enaki konkurenčni pogoji v sektorju. Temeljiti bi morala na količini in stroških obnovljivega in nizkoogljičnega goriva, ki bi ga morale ladje uporabljati za izpolnitev zahtev iz uredbe.

(36) Globa, naložena za vsak neskladen postanek v pristanišču, bi morala biti sorazmerna s stroški uporabe električne energije in dovolj visoka, da bo odvračala od uporabe virov energije, ki bolj onesnažujejo okolje. Globa bi morala temeljiti na vgrajeni moči na krovu plovila, izraženi v megavatih, pomnoženi s fiksno globo v EUR na uro priveza. Ker ni natančnih podatkov o stroških zagotavljanja oskrbe z električno energijo s kopnega v Uniji, bi morala ta postavka temeljiti na povprečni ceni električne energije za negospodinjske odjemalce v EU, pomnoženi s faktorjem dve, da bi se upoštevali še drugi stroški, povezani z opravljanjem storitve, med drugim stroški povezave in elementi za povrnitev naložb.

(37) Prihodke, ustvarjene s plačilom glob, bi bilo treba uporabiti za spodbujanje distribucije in uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju ter za pomoč pomorskim prevoznikom pri doseganju njihovih podnebnih in okoljskih ciljev. V ta namen bi bilo treba te prihodke nameniti skladu za inovacije iz člena 10a(8) Direktive 2003/87/ES.

(38) Izvrševanje obveznosti v zvezi s to uredbo bi moralo temeljiti na obstoječih instrumentih, tj. tistih, ki so bili uvedeni na podlagi Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta[25] ter Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta[26]. Dokument, ki potrjuje, da ladja izpolnjuje zahteve iz te uredbe, bi bilo treba dodati na seznam spričeval in dokumentov iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES.

---

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

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

(39) Glede na pomen posledic, ki bi jih lahko imeli ukrepi preveriteljev na podlagi te uredbe za zadevne družbe, zlasti v zvezi z določitvijo neskladnih postankov v pristaniščih, izračunom zneskov glob in zavrnitvijo izdaje potrdila o skladnosti FuelEU, bi morale imeti te družbe pravico, da pri pristojnem organu v državi članici, v kateri je bil preveritelj akreditiran, zaprosijo za presojo takih ukrepov. Ob upoštevanju temeljne pravice do učinkovitega pravnega sredstva, določene v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, bi morale biti odločitve, ki jih pristojni organi in upravni organi pristanišča sprejmejo na podlagi te uredbe, predmet sodne presoje v skladu z nacionalno zakonodajo zadevne države članice.

(40) Da bi se z učinkovitim delovanjem te uredbe ohranili enaki konkurenčni pogoji, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo seznama emisijskih faktorjev od vrtine do brazde, spremembo seznama upoštevnih brezemisijskih tehnologij ali meril za njihovo uporabo, določitvijo pravil o izvajanju laboratorijskega preskušanja in meritev neposrednih emisij, prilagoditvijo faktorja kazni, akreditacijo preveriteljev, in načini plačila glob. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(41) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta[27]. Komisija bi morala pri oblikovanju predlog za standardizirane načrte za spremljanje z izvedbenimi akti, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo, upoštevati možnost ponovne uporabe informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757.

(42) Glede na mednarodno razsežnost pomorskega sektorja je treba dati prednost globalnemu pristopu k omejevanju intenzivnosti toplogrednih plinov energije, porabljene na krovu ladij, saj bi se lahko zaradi širšega področja uporabe štel za učinkovitejšega. V tem okviru in z namenom lažjega oblikovanja mednarodnih pravil v okviru IMO bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe sporočati IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter IMO posredovati ustrezne predloge. Kadar se doseže dogovor o globalnem pristopu glede zadev, ki so pomembne za to uredbo, bi morala Komisija pregledati to uredbo, da bi jo po potrebi uskladila z mednarodnimi pravili.

(43) Uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter nadomestnih virov energije s strani ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo države članice po vsej Uniji, so v teh pristaniščih ali iz njih izplujejo, ni cilj, ki ga lahko države članice dosežejo v zadostni meri, ne da bi pri tem tvegale vzpostavitev ovir za notranji trg in izkrivljanje konkurence med pristanišči in med pomorskimi prevozniki. Ta cilj je mogoče bolje doseči z uvedbo enotnih pravil na ravni Unije, ki ustvarjajo gospodarske spodbude za

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

pomorske prevoznike, da še naprej nemoteno delujejo, hkrati pa izpolnjujejo zahteve glede uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. Unija lahko zato sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Cilj in namen

Ta uredba določa enotna pravila za:

(a) mejno vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo države članice, so v teh pristaniščih ali iz njih izplujejo, in

(b) obveznost oskrbe z električno energijo z obale ali brezemisijske tehnologije v pristaniščih pod jurisdikcijo države članice,

da bi se povečala dosledna uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter nadomestnih virov energije po vsej Uniji ob hkratnem zagotavljanju nemotenega pomorskega prometa in preprečevanju izkrivljanj na notranjem trgu.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za vse ladje z bruto tonažo več kot 5 000 ton ne glede na njihovo zastavo, kar zadeva:

(a) energijo, porabljeno med njihovim postankom v pristanišču postanka pod jurisdikcijo države članice;

(b) vso energijo, porabljeno pri plovbah iz pristanišča postanka pod jurisdikcijo države članice v pristanišče postanka pod jurisdikcijo države članice, in

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

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

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) „emisije toplogrednih plinov“ pomeni izpust ogljikovega dioksida (CO_2), metana (CH_4) in didušikovih oksidov (N_2O) v ozračje;

(b) „biogoriva“ pomeni biogoriva, kakor so opredeljena v členu 2, točka 33, Direktive (EU) 2018/2001;

(c) „bioplin“ pomeni bioplin, kakor je opredeljen v členu 2, točka 28, Direktive (EU) 2018/2001;

(d) „reciklirana ogljična goriva“ pomeni reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljena v členu 2, točka 35, Direktive (EU) 2018/2001;

(e) „obnovljiva goriva nebiološkega izvora“ pomeni obnovljiva goriva nebiološkega izvora, kakor so opredeljena v členu 2, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001;

(f) „poljščine, ki se uporabljajo za živila in krmo“ pomeni poljščine, ki se uporabljajo za živila in krmo, kakor so opredeljene v členu 2, točka 40, Direktive (EU) 2018/2001;

(g) „brezemisijska tehnologija“ pomeni tehnologijo, ki izpolnjuje zahteve iz Priloge III in ne vključuje izpusta naslednjih toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v ozračje z ladij: ogljikovega dioksida (CO_2), metana (CH_4), didušikovih oksidov (N_2O), žveplovih oksidov (SO_x), dušikovih oksidov (NO_x) in delcev (PM);

(h) „nadomestni viri energije“ pomeni obnovljivo vetrno ali sončno energijo, proizvedeno na krovu, ali električno energijo, dobavljeno pri oskrbi z električno energijo z obale;

(i) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče postanka, kakor je opredeljeno v členu 3, točka (b), Uredbe (EU) 2015/757;

(j) „plovba“ pomeni plovbo, kakor je opredeljeno v členu 3, točka (c), Uredbe (EU) 2015/757;

(k) „družba“ pomeni družbo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757;

(l) „bruto tonaža“ (BT) pomeni bruto tonažo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (e), Direktive (EU) 2015/757;

(m) „zasidrana ladja“ pomeni zasidrano ladjo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (n), Uredbe (EU) 2015/757;

(n) „raba energije na krovu“ pomeni količino energije, izraženo v megajoulih (MJ), ki jo ladja porabi za pogon in delovanje vse opreme na krovu bodisi na morju bodisi med privezom;

(o) „intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu“ pomeni količino emisij toplogrednih plinov, izraženo v gramih ekvivalenta CO_2, ki je določena od vrtine do brazde, na MJ porabljene energije na krovu;

(p) „od vrtine do brazde“ pomeni metodo za izračun emisij, pri kateri se upošteva toplogredni vpliv proizvodnje, prevoza, distribucije in porabe energije na krovu, tudi med zgorevanjem;

(q) „emisijski faktor“ pomeni povprečno stopnjo emisije toplogrednega plina glede na podatke o dejavnosti toka vira ob predvidevanju popolne oksidacije za zgorevanje in popolne pretvorbe za vse druge kemijske reakcije;

(r) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni sistem za oskrbo zasidranih ladij z električno energijo, nizko- ali visokonapetostnim izmeničnim ali enosmernim tokom, vključno z napravami na ladji in na kopnem, kadar neposredno napaja glavno razdelilno ploščo za napajanje hotelov, delovne obremenitve pri izvajanju storitev ali polnjenje sekundarnih baterij;

(s) „preveritelj“ pomeni pravni subjekt, ki izvaja dejavnosti preverjanja in ki ga je akreditiral nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 in to uredbo;

(t) „poročevalno obdobje“ pomeni poročevalno obdobje, kakor je opredeljeno v členu 3, točka (m), Uredbe (EU) 2015/757;

(u) „potrdilo o skladnosti FuelEU“ pomeni dokument za posamezno ladjo, ki ga družbi izda preveritelj in ki potrjuje, da je ta ladja v določenem poročevalnem obdobju izpolnjevala zahteve iz te uredbe;

(v) „potniška ladja“ pomeni ladjo, ki prevaža več kot 12 potnikov, vključno s potniškimi ladjami za križarjenje, visokohitrostnimi potniškimi plovili ter ladjami z možnostjo vkrcanja in izkrcanja cestnih ali železniških vozil;

(w) „kontejnerska ladja“ pomeni ladjo, ki je namenjena izključno prevozu kontejnerjev v podpalubju in na krovu;

(x) „neskladni postanek v pristanišču“ pomeni postanek v pristanišču, med katerim ladja ne izpolnjuje zahteve iz člena 5(1) in se ne uporablja nobena od izjem iz člena 5(3);

(y) „najmanj ugodna pot“ pomeni ogljično najbolj intenzivne postopke pridobivanja, ki se uporabljajo za katero koli gorivo;

(z) „ekvivalent CO_2“ pomeni mersko enoto, ki se uporablja za izračun emisij iz CO_2, CH_4 in N_2O na podlagi njihovega potenciala globalnega segrevanja s pretvorbo količin CH_4 in N_2O v ekvivalentno količino ogljikovega dioksida z enakim potencialom globalnega segrevanja;

(aa) „stanje skladnosti“ pomeni merilo presežka skladnosti ali primanjkljaja skladnosti ladje glede na mejne vrednosti letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, ki se izračuna v skladu s Prilogo V;

(bb) „presežek skladnosti“ pomeni stanje skladnosti s pozitivno vrednostjo;

(cc) „primanjkljaj skladnosti“ pomeni stanje skladnosti z negativno vrednostjo;

(dd) „skupno združeno stanje skladnosti“ pomeni vsoto stanj skladnosti vseh ladij, vključenih v zbiranje skladnosti;

(ee) „upravni organ pristanišča“ pomeni javni ali zasebni organ, kakor je opredeljen v členu 2(5) Uredbe (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta[28].

POGLAVJE II

ZAHTEVE GLEDE RABE ENERGIJE NA KROVU LADIJ

Člen 4

Mejna vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje

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

1. Letna povprečna intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje v poročevalnem obdobju ne presega mejne vrednosti iz odstavka 2.

2. Mejna vrednost iz odstavka 1 se izračuna z znižanjem referenčne vrednosti [X gramov ekvivalenta CO_2 na MJ]* za naslednje odstotke:

   – –2 % od 1. januarja 2025;

   – –6 % od 1. januarja 2030;

   – –13 % od 1. januarja 2035;

   – –26 % od 1. januarja 2040;

   – –59 % od 1. januarja 2045;

   – –75 % od 1. januarja 2050.

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

3. Intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu se izračuna kot količina emisij toplogrednih plinov na enoto energije v skladu z metodologijo iz Priloge I.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge II, da se vključijo emisijski faktorji od vrtine do brazde, povezani z morebitnimi novimi viri energije, ali da se prilagodijo obstoječi emisijski faktorji, da se zagotovi skladnost s prihodnjimi mednarodnimi standardi ali zakonodajo Unije na področju energije.

Člen 5

Dodatne zahteve za brezemisijsko energijo med privezi

1. Od 1. januarja 2030 se ladja, zasidrana v pristanišču postanka pod jurisdikcijo države članice, priključi na oskrbo z električno energijo z obale in jo uporablja za vse potrebe po energiji med privezom.

2. Odstavek 1 se uporablja za:

   (a) kontejnerske ladje;

   (b) potniške ladje.

3. Odstavek 1 se ne uporablja za ladje:

   (a) ki so zasidrane manj kot dve uri, izračunano na podlagi ure odhoda in prihoda, spremljanih v skladu s členom 14;

   (b) ki uporabljajo brezemisijske tehnologije, kot je določeno v Prilogi III;

   (c) ki potrebujejo nenačrtovan postanek v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju;

   (d) ki se zaradi nerazpoložljivosti priključnih mest v pristanišču ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale;

(e) ki se ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, ker naprava na kopnem v pristanišču ni združljiva z opremo za oskrbo z električno energijo z obale;

(f) ki za omejeno obdobje zahtevajo uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah, ki neposredno ogrožajo življenje, ladjo ali okolje, ali iz drugih razlogov višje sile.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge III, da se na seznam upoštevnih brezemisijskih tehnologij ali meril za njihovo uporabo vstavijo sklici na nove tehnologije, kadar se glede na znanstveni in tehnični napredek ugotovi, da so te nove tehnologije enakovredne tehnologijam iz navedene priloge.

5. Upravni organ pristanišča postanka določi, ali se uporabljajo izjeme iz odstavka 3, in izda ali zavrne izdajo potrdila v skladu z zahtevami iz Priloge IV.

6. Od 1. januarja 2035 se lahko izjeme iz odstavka 3, točka (d) in (e), za posamezno ladjo v enem letu poročanja uporabijo največ petkrat. Postanek v pristanišču se ne upošteva za namene skladnosti s to določbo, če družba dokaže, da ni mogla razumno vedeti, da se ladja ne bo mogla priključiti iz razlogov iz odstavka 3, točki (d) in (e).

7. Izredne razmere, ki povzročijo potrebo po uporabi generatorjev na krovu, iz odstavka 3, točka (f), ladja dokumentira in sporoči upravnemu organu pristanišča.

POGLAVJE III

SKUPNA NAČELA IN CERTIFICIRANJE

Člen 6

Skupna načela za spremljanje in poročanje

1. Družbe v skladu s členi 7 do 9 za vsako od svojih ladij med poročevalnim obdobjem spremljajo ustrezne podatke in poročajo o njih. To spremljanje in poročanje izvajajo v vseh pristaniščih pod jurisdikcijo države članice in za vse plovbe v pristanišče pod jurisdikcijo države članice ali iz njega.

2. Spremljanje in poročanje sta celovita in zajemata porabljeno energijo na krovu, ko so ladje na morju ali zasidrane. Družbe izvajajo ustrezne ukrepe za preprečevanje kakršnih koli vrzeli v podatkih v poročevalnem obdobju.

3. Spremljanje in poročanje sta skladna in primerljiva skozi čas. V ta namen družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nize podatkov, za katere veljajo spremembe, ki jih oceni preveritelj. Družbe omogočijo razumno zagotavljanje celovitosti podatkov, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.

4. Družbe pridobijo, zapišejo, zberejo, analizirajo in dokumentirajo podatke, pridobljene pri spremljanju, vključno s predpostavkami, sklicevanji, emisijskimi faktorji in podatki o dejavnosti, pregledno in natančno, tako da lahko preveritelj določi intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu.

5. Pri izvajanju dejavnosti spremljanja in poročanja iz členov 7 do 9 in 14 te uredbe se po potrebi uporabijo informacije in podatki, zbrani za namene Uredbe (EU) 2015/757.

Člen 7

Načrt spremljanja

1. Družbe do 31. avgusta 2024 za vsako od svojih ladij preveriteljem predložijo načrt spremljanja, v katerem navedejo metodo, ki so jo izbrale izmed metod iz Priloge I, za spremljanje količine, vrste in emisijskega faktorja porabljene energije na krovu ter drugih ustreznih informacij in poročanje o njih.

2. Družbe za ladje, ki bodo prvič spadale na področje uporabe te uredbe po 31. avgustu 2024, preveritelju predložijo načrt spremljanja brez nepotrebnega odlašanja, najpozneje pa dva meseca po prvem postanku vsake ladje v pristanišču pod jurisdikcijo države članice.

3. Načrt spremljanja vključuje celovito in pregledno dokumentacijo ter vsebuje vsaj naslednje elemente:

   (a) identifikacijo in vrsto ladje, vključno z njenim imenom, identifikacijsko številko IMO, registrskim pristaniščem ali matičnim pristaniščem in imenom lastnika ladje;

   (b) ime družbe ter naslov, telefonsko številko in naslov elektronske pošte kontaktne osebe;

   (c) opis sistemov za pretvorbo energije, nameščenih na krovu, in s tem povezano zmogljivost, izraženo v megavatih (MW);

   (d) opis, da je ladja namestila in certificirala opremo, ki omogoča priključitev na oskrbo z električno energijo z obale pri določeni napetosti in frekvenci, vključno z opremo, določeno v standardih IEC/IEEE 80005-1 (visoka napetost) in IEC/IEEE 80005-3 (nizka napetost), ali je opremljena z nadomestnimi viri energije ali brezemisijsko tehnologijo, kot je določeno v Prilogi III;

   (e) opis enega ali več predvidenih virov energije za uporabo na krovu med plovbo in med privezom, da se izpolnijo zahteve iz členov 4 in 5;

   (f) opis postopkov za spremljanje porabe goriva ladje in energije, ki jo zagotavljajo nadomestni viri energije ali brezemisijska tehnologija, kot je določeno v Prilogi III;

   (g) emisijske faktorje od vrtine do brazde, navedene v Prilogi II;

   (h) opis postopkov, ki se uporabljajo za spremljanje celovitosti seznama plovb;

   (i) opis postopkov, ki se uporabljajo za določanje podatkov o dejavnosti po posameznih plovbah, vključno s postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje časa, preživetega na morju med pristaniščem odhoda in pristaniščem prihoda, ter časa priveza;

   (j) opis postopkov, sistemov in odgovornosti, ki se uporabljajo za posodobitev podatkov v načrtu spremljanja v poročevalnem obdobju;

   (k) opis metode, ki jo je treba uporabiti za določitev nadomestnih podatkov za zapolnitev vrzeli v podatkih;

   (l) evidenčni list sprememb, v katerem se beležijo vse podrobnosti zgodovine sprememb.

4. Družbe uporabljajo standardizirane načrte spremljanja, pripravljene na podlagi predlog. Te predloge, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo, z

izvedbenimi akti določi Komisija. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

Člen 8

Spremembe načrta spremljanja

1. Družbe redno in vsaj enkrat letno preverjajo, ali se v načrtu spremljanja ladje upoštevata narava in delovanje ladje ter ali je podatke, ki jih vsebuje, mogoče izboljšati.

2. Družbe spremenijo načrt spremljanja v vseh naslednjih primerih:

   (a) ob zamenjavi družbe;

   (b) kadar se uporabljajo novi sistemi za pretvorbo energije, nove vrste energije, vključno z nadomestnimi viri energije, ali brezemisijska tehnologija, kot je določeno v Prilogi III;

   (c) kadar se zaradi uporabe novih vrst merilne opreme, novih metod vzorčenja ali metod analize ali iz drugih razlogov spremeni razpoložljivost podatkov, kar lahko vpliva na natančnost zbranih podatkov;

   (d) kadar je bilo ugotovljeno, da so podatki, ki izhajajo iz uporabljene metode spremljanja, nepravilni;

   (e) kadar se za kateri koli del načrta spremljanja ugotovi, da ni v skladu z zahtevami iz te uredbe, in preveritelj od družbe zahteva, da ga pregleda.

3. Družbe brez nepotrebnega odlašanja obvestijo preveritelje o vseh predlogih za spremembo načrta spremljanja.

4. Spremembe načrta spremljanja iz odstavka 2, točke (b), (c) in (d), tega člena oceni preveritelj. Preveritelj na podlagi ocene zadevno družbo obvesti, ali so navedene spremembe v skladu s členom 6.

Člen 9

Certificiranje biogoriv, bioplina, obnovljivih tekočih in plinastih goriv nebiološkega izvora, namenjenih uporabi v prometu, in recikliranih ogljičnih goriv

1. Kadar je treba biogoriva, bioplin, obnovljiva tekoča in plinasta goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljeni v Direktivi (EU) 2018/2001, upoštevati za namene iz člena 4(1) te uredbe, se uporabljajo naslednja pravila:

   (a) emisijski faktorji toplogrednih plinov biogoriv in bioplina, ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 29 Direktive (EU) 2018/2001, se določijo v skladu z metodologijami iz navedene direktive;

   (b) emisijski faktorji toplogrednih plinov obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranega ogljičnega goriva, ki izpolnjujejo pragove za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 27(3) Direktive (EU) 2018/2001, se določijo v skladu z metodologijami iz navedene direktive;

(c) za biogoriva in bioplin, ki niso v skladu s točko (a) ali so proizvedena iz poljščin za živila in krmo, se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za to vrsto goriva najmanj ugodna pot fosilnih goriv;

(d) za obnovljiva goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva, ki niso v skladu s točko (b), se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za to vrsto goriv najmanj ugodna pot fosilnih goriv.

2. Družbe zagotovijo točne in zanesljive podatke o intenzivnosti emisij toplogrednih plinov in trajnostnih značilnostih biogoriv, bioplina, obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranega ogljičnega goriva, ki so preverjene s sistemom, ki ga Komisija priznava v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001.

3. Družbe imajo pravico do odstopanja od uveljavljenih privzetih vrednosti za emisijske faktorje od rezervoarja do brazde, če so dejanske vrednosti potrjene z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, da se ta uredba dopolni z določitvijo pravil o izvajanju laboratorijskega preskušanja in neposrednih meritev emisij.

POGLAVJE IV

PREVERJANJE IN AKREDITACIJA

Člen 10

Dejavnosti preverjanja

1. Preveritelj oceni skladnost načrta spremljanja z zahtevami iz členov 6 do 9. Kadar se z oceno preveritelja ugotovijo neskladnosti s temi zahtevami, zadevna družba pred začetkom poročevalnega obdobja ustrezno spremeni svoj načrt spremljanja in spremenjeni načrt predloži preveritelju v dokončno oceno. Zadevna družba se s preveriteljem dogovori o časovnem okviru, potrebnem za uvedbo teh sprememb. Ta časovni okvir v nobenem primeru ne sme trajati dlje kot do začetka poročevalnega obdobja.

2. Preveritelj pred opravljanjem dejavnosti iz člena 15(2) oceni skladnost sporočenih informacij z zahtevami iz členov 6 do 9 ter prilog I, II in III.

3. Kadar se z oceno v okviru preverjanja ugotovijo napačne navedbe ali neskladnosti z zahtevami iz te uredbe, preveritelj o tem pravočasno obvesti zadevno družbo. Ta družba nato popravi napačne izjave ali neskladnosti, da se omogoči pravočasen zaključek postopka preverjanja.

Člen 11

Splošne obveznosti in načela za preveritelje

1. Preveritelj je neodvisen od družbe ali upravljavca ladje, dejavnosti, ki se zahtevajo na podlagi te uredbe, pa opravlja v javnem interesu. V ta namen niti preveritelj niti kateri koli del istega pravnega subjekta nista družba ali upravljavec ladje, lastnik družbe ali v lasti družbe ali upravljavca ladje, prav tako preveritelj z družbo ni v odnosih, ki bi lahko vplivali na njegovo neodvisnost in nepristranskost.

2. Preveritelj oceni zanesljivost, verodostojnost in točnost podatkov in informacij v zvezi s količino, vrsto in emisijskim faktorjem porabljene energije na krovu ladij, zlasti:

(a) pripisovanja porabe goriva in uporabe nadomestnih virov energije plovb;

(b) sporočenih podatkov o porabi goriva ter s tem povezanih meritev in izračunov;

(c) izbire in uporabe emisijskih faktorjev;

(d) uporabe oskrbe z električno energijo z obale ali prisotnosti izjem, certificiranih v skladu s členom 5(5).

3. Ocena iz odstavka 2 temelji na naslednjih preudarkih:

(a) sporočeni podatki so skladni glede na ocenjene podatke na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja;

(b) v sporočenih podatkih ni nedoslednosti, zlasti če se skupna količina goriva, ki ga letno nabavi posamezna ladja, primerja z zbirno porabo goriva na plovbah;

(c) podatki so bili zbrani v skladu s pravili, ki se uporabljajo, in

(d) zadevne evidence ladje so celovite in skladne.

Člen 12

Postopki preverjanja

1. Preveritelj opredeli morebitna tveganja v zvezi s postopkom spremljanja in poročanja, tako da sporočeno količino, vrsto in emisijski faktor porabljene energije na krovu ladij primerja z ocenjenimi podatki na podlagi podatkov sledenja ladje in njenih značilnosti, kot je vgrajena moč motorja. Kadar se ugotovijo bistvena odstopanja, opravi dodatne analize.

2. Preveritelj ugotovi morebitna tveganja v zvezi z različnimi koraki izračunov, tako da pregleda vse vire podatkov in metodologije, ki jih je uporabila družba.

3. Preveritelj upošteva vse učinkovite metode za nadzor nad tveganji, ki jih zadevna družba uporablja za znižanje stopenj negotovosti, ki so povezane z natančnostjo, specifično za uporabljene metode spremljanja.

4. Zadevna družba preveritelju zagotovi vse dodatne informacije, ki mu omogočijo, da opravi postopke preverjanja. Preveritelj lahko med postopkom preverjanja opravi preglede, da ugotovi zanesljivost sporočenih podatkov in informacij.

Člen 13

Akreditacija preveriteljev

1. Preveritelje za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008.

2. Če ta uredba ne vsebuje nobenih posebnih določb o akreditaciji preveriteljev, se uporabljajo ustrezne določbe Uredbe (ES) št. 765/2008.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za dopolnitev te uredbe z določitvijo dodatnih metod in meril za akreditacijo preveriteljev. Metode, določene v teh delegiranih aktih, temeljijo na

načelih za preverjanje, določenih v členih 10 in 11, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

POGLAVJE V

EVIDENTIRANJE, PREVERJANJE, POROČANJE IN OCENJEVANJE SKLADNOSTI

Člen 14

Spremljanje in evidentiranje

1. Družbe na podlagi načrta spremljanja iz člena 7 in po oceni tega načrta, ki jo opravi preveritelj, za vsako ladjo, ki pripluje v pristanišče postanka pod jurisdikcijo države članice ali iz njega izpluje, in za vsako plovbo v pristanišče postanka ali iz njega evidentirajo naslednje informacije:
   (a) pristanišče odhoda in pristanišče prihoda, vključno z datumom in uro odhoda in prihoda ter trajanjem priveza;
   (b) za vsako ladjo, za katero velja zahteva iz člena 5(1), priključitev na oskrbo z električno energijo z obale in njeno uporabo ali obstoj katerih koli izjem iz člena 5(3);
   (c) količino vsake vrste goriva, porabljenega med privezom in na morju;
   (d) emisijske faktorje od vrtine do brazde za vsako vrsto goriva, porabljenega med privezom in na morju, razčlenjene po emisijah od vrtine do rezervoarja, od rezervoarja do brazde in ubežnih emisijah, pri čemer so zajeti vsi zadevni toplogredni plini;
   (e) količino vsake vrste nadomestnega vira energije, porabljene med privezom in na morju.
2. Družbe letno evidentirajo informacije in podatke iz odstavka 1 na pregleden način, ki preveritelju omogoča preverjanje skladnosti s to uredbo.
3. Družbe vsako leto do 30. marca preveritelju predložijo informacije iz odstavka 1.

Člen 15

Preverjanje in izračun

1. Preveritelj po preverjanju iz členov 10 do 12 oceni kakovost, popolnost in točnost informacij, ki jih je družba predložila v skladu s členom 14(3).
2. Preveritelj na podlagi informacij, preverjenih v skladu z odstavkom 1:
   (a) z uporabo metode iz Priloge I izračuna letno povprečno intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu za zadevno ladjo;
   (b) z uporabo formule iz Priloge V izračuna stanje skladnosti;
   (c) izračuna število neskladnih postankov v pristanišču v prejšnjem poročevalnem obdobju, vključno s trajanjem priveza za vsak neskladen postanek v pristanišču;
   (d) izračuna višino glob iz člena 20(1) in (2).

3. Preveritelj družbi sporoči informacije iz odstavka 2.

Člen 16

Podatkovna zbirka skladnosti in poročanje

1. Komisija pripravi elektronsko podatkovno zbirko skladnosti za spremljanje skladnosti s členoma 4 in 5, zagotovi delovanje te podatkovne zbirke in jo posodablja. Podatkovna zbirka skladnosti se uporablja za vodenje evidence o stanju skladnosti ladij ter uporabi mehanizmov prilagodljivosti iz členov 17 in 18. Dostopna je družbam, preveriteljem, pristojnim organom in Komisiji.

2. Komisija z izvedbenimi akti določi pravila za pravice dostopa ter funkcionalne in tehnične specifikacije podatkovne zbirke skladnosti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).

3. Družba vsako leto do 30. aprila v podatkovno zbirko skladnosti za vsako od svojih ladij evidentira informacije iz člena 15(2), kot jih je potrdil preveritelj, skupaj z informacijami, ki omogočajo identifikacijo ladje, družbe in identitete preveritelja, ki je opravil oceno.

Člen 17

Shranitev in izposoja presežka skladnosti med poročevalnimi obdobji

1. Če ima ladja v poročevalnem obdobju presežek skladnosti, ga lahko družba v okviru stanja skladnosti iste ladje shrani za naslednje poročevalno obdobje. Družba shranitev presežka skladnosti za naslednje poročevalno obdobje evidentira v podatkovni zbirki skladnosti, pri čemer jo mora odobriti njen preveritelj. Družba po izdaji potrdila o skladnosti FuelEU ne more več shraniti presežka skladnosti.

2. Če ima ladja primanjkljaj skladnosti za poročevalno obdobje, si lahko družba izposodi predhodni presežek skladnosti v ustrezni količini iz naslednjega poročevalnega obdobja. Predhodni presežek skladnosti se doda stanju skladnosti ladje v poročevalnem obdobju in odšteje od stanja skladnosti iste ladje v naslednjem poročevalnem obdobju. Količina, ki se odšteje v naslednjem poročevalnem obdobju, je enaka predhodnemu presežku skladnosti, pomnoženemu z 1,1. Predhodnega presežka skladnosti si ni mogoče izposoditi:

   (a) za količino, ki za več kot 2 % presega mejno vrednost iz člena 4(2), pomnoženo s porabo energije ladje, izračunano v skladu s Prilogo I;

   (b) za dve zaporedni poročevalni obdobji.

3. Družba do 30. aprila v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, po odobritvi preveritelja predhodni presežek skladnosti evidentira v podatkovno zbirko skladnosti.

Člen 18

Združevanje skladnosti

1. Stanja skladnosti dveh ali več ladij, ki jih preveri isti preveritelj, se lahko združijo za namene izpolnjevanja zahtev iz člena 4. Stanje skladnosti ladje ne more biti vključeno v več kot eno združevanje skladnosti v istem poročevalnem obdobju.

2. Družba do 30. marca v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, prijavitelja obvesti o nameri, da se stanje skladnosti ladje vključi v združevanje skladnosti za neposredno

predhodno poročevalno obdobje. Če ladje, ki so vključene v združevanje skladnosti, nadzorujeta dve ali več družb, družbe skupaj uradno obvestijo preveritelja.

3. Preveritelj do 30. aprila v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, združevanje skladnosti evidentira v podatkovno zbirko skladnosti. Sestava združevanja skladnosti se po tem datumu ne spremeni.

4. V primeru združevanja skladnosti iz odstavka 1 tega člena in za namene člena 15(2)(b) se lahko družba odloči, kako bo razporedila skupno združeno stanje skladnosti za vsako posamezno ladjo, če se upošteva skupno združeno stanje skladnosti. Če ladje, ki so vključene v združevanje skladnosti, nadzorujeta dve ali več družb, se skupno stanje zbranih skladnosti dodeli v skladu z metodo, navedeno v skupnem obvestilu.

5. Če povprečno združeno stanje skladnosti privede do presežka skladnosti za posamezno ladjo, se uporablja člen 17(1).

6. Člen 17(2) se ne uporablja za ladjo, ki je vključena v združevanje skladnosti.

7. Družba po izdaji potrdila o skladnosti FuelEU ladje ne more več vključiti v združevanje skladnosti.

Člen 19

Potrdilo o skladnosti FuelEU

1. Preveritelj do 30. junija v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, izda potrdilo o skladnosti FuelEU za zadevno ladjo, če ladja po morebitni uporabi členov 17 in 18 nima primanjkljaja skladnosti in neskladnih postankov v pristaniščih.

2. Potrdilo o skladnosti FuelEU vključuje naslednje informacije:

   (a) identiteto ladje (ime, identifikacijsko številko IMO in registrsko pristanišče ali matično pristanišče);

   (b) ime, naslov in glavni kraj poslovanja lastnika ladje;

   (c) identiteto preveritelja;

   (d) datum izdaje tega potrdila, njegovo obdobje veljavnosti in poročevalno obdobje, na katero se nanaša.

3. Potrdilo o skladnosti FuelEU je veljavno 18 mesecev po koncu poročevalnega obdobja.

4. Preveritelj o izdaji vsakega potrdila o skladnosti FuelEU nemudoma obvesti Komisijo in državo zastave.

5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi vzorce potrdila o skladnosti FuelEU, vključno z elektronskimi vzorci. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 27(2).

Člen 20

Globe

1. Če ima ladja 1. maja v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, primanjkljaj skladnosti, družba plača globo. Preveritelj znesek globe izračuna na podlagi formule iz Priloge V.

2. Družba plača globo za vsak neskladen postanek v pristanišču. Preveritelj znesek globe izračuna tako, da znesek 250 EUR pomnoži z megavati moči, vgrajene na krovu, in številom polnih ur priveza.

3. Preveritelj ne glede na člen 19(1) po plačilu glob iz odstavkov 1 in 2 tega člena izda potrdilo o skladnosti FuelEU. Ukrepi iz tega člena in dokazilo o finančnih plačilih v skladu s členom 21 se navedejo v potrdilu o skladnosti FuelEU.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge V, da se prilagodi formula iz odstavka 1 tega člena in spremeni znesek fiksne globe iz odstavka 2 tega člena ob upoštevanju gibanja cen energije.

Člen 21

Dodeljevanje glob za podporo obnovljivim in nizkoogljičnim gorivom v pomorskem sektorju

1. Globe iz člena 20(1) in (2) se dodelijo za podporo skupnim projektom, katerih cilj je hitra uvedba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju. Projekti, ki se financirajo s sredstvi, zbranimi z globami, spodbujajo proizvodnjo večjih količin obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za pomorski sektor, olajšujejo izgradnjo ustreznih objektov za napajanje z gorivom ali električnih priključkov v pristaniščih ter podpirajo razvoj, preskušanje in uvajanje najinovativnejših evropskih tehnologij v floti, da bi se doseglo znatno zmanjšanje emisij.

2. Prihodki, ustvarjeni z globami iz odstavka 1, se dodelijo skladu za inovacije iz člena 10a(8) Direktive 2003/87/ES. Ti prihodki so zunanji namenski prejemki v skladu s členom 21(5) finančne uredbe in se izvršujejo v skladu s pravili, ki se uporabljajo za sklad za inovacije.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za dopolnitev te uredbe v zvezi z načini plačila glob iz člena 20(1) in (2).

Člen 22

Obveznost hranjenja veljavnega potrdila o skladnosti FuelEU na ladji

1. Ladje, ki pristanejo v pristanišču pod jurisdikcijo države članice, na krovu hranijo veljavno potrdilo o skladnosti FuelEU.

2. Potrdilo o skladnosti FuelEU, izdano za zadevno ladjo v skladu s členom 19, dokazuje skladnost s to uredbo.

Člen 23

Izvrševanje

1. Države članice določijo pravila o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te sankcije izvajajo. Predpisane sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh določbah uradno obvestijo Komisijo do [dd. mm. 20xx], in jo brez odlašanja uradno obvestijo o vseh naknadnih spremembah.

2. Vsaka država članica zagotovi, da vsak inšpekcijski pregled ladje v pristanišču pod njeno jurisdikcijo, izveden v skladu z Direktivo 2009/16/ES, vključuje preverjanje, ali ladja na krovu hrani veljavno potrdilo o skladnosti FuelEU.

3. Če ladja za dve ali več zaporednih poročevalnih obdobij ne predloži veljavnega potrdila o skladnosti FuelEU in če drugi izvršilni ukrepi niso dosegli skladnosti, lahko pristojni organ države članice pristanišča postanka, potem ko je zadevni družbi omogočil predložitev pripomb, izda odredbo o izgonu. Pristojni organ države članice o odredbi o izgonu uradno obvesti Komisijo, druge države članice in zadevno državo zastave. Vsaka država članica, razen države članice, pod katere zastavo ladja pluje, ladji, zoper katero je izdana odredba o izgonu, zavrne vstop v katero koli svoje pristanišče, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti. Kadar ladja pluje pod zastavo države članice, zadevna država članica, potem ko zadevni družbi omogoči predložitev pripomb, odredi zadržanje ladje, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti.

4. Izpolnitev teh obveznosti se potrdi s posredovanjem veljavnega dokumenta o skladnosti FuelEU pristojnemu nacionalnemu organu, ki je izdal odredbo o izgonu. Ta odstavek ne posega v določbe mednarodnega prava, ki se uporabljajo za ladje v stiski.

5. O sankcijah katere koli države članice zoper določeno ladjo se uradno obvestijo Komisija, druge države članice in zadevna država zastave.

Člen 24

Pravica do presoje

1. Družbe imajo pravico, da zaprosijo za presojo izračunov in ukrepov, ki jih preveritelj nanje naslovi v skladu s to uredbo, vključno z zavrnitvijo izdaje potrdila o skladnosti FuelEU v skladu s členom 19(1).

2. Vloga za presojo se v enem mesecu od uradnega obvestila preveritelja o rezultatu izračuna ali ukrepu vloži pri pristojnem organu države članice, v kateri je preveritelj akreditiran. Odločitev pristojnega organa je predmet sodne presoje.

3. Odločitve, ki jih v skladu s to uredbo sprejme upravni organ pristanišča, so predmet sodne presoje.

Člen 25

Pristojni organi

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

POGLAVJE VI

PRENESENA IN IZVEDBENA POOBLASTILA TER KONČNE DOLOČBE

Člen 26

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(6), 5(4), 9(3), 13(3), 20(4) in 21(3) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

3. Pooblastilo iz členov 4(7), 5(4), 9(3), 13(3), 20(4) in 21(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 4(7), 5(4), 9(3), 13(3), 20(4) in 21(3), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom navedenega roka Evropski parlament in Svet obvestita Komisijo, da aktu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 27

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta[29]. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se ta postopek zaključi brez izida, ko v roku za izdajo mnenja tako odloči predsednik odbora.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 28

Poročanje in pregled

1. Komisija do 1. januarja 2030 Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o rezultatih ocene delovanja te uredbe, razvoju tehnologij in trga za obnovljiva in nizkoogljična

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

goriva v pomorskem prevozu ter njegovem vplivu na pomorski sektor v Uniji. Komisija preuči možne spremembe:

(a) mejne vrednosti iz člena 4(2);

(b) vrst ladij, za katere se uporablja člen 5(1);

(c) izjem iz člena 5(3).

Člen 29

Spremembe Direktive 2009/16/ES

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

Člen 30

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Uporablja se od 1. januarja 2025.

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednik	*predsednik*