EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 14.7.2021.
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Budući da čini oko 75 % obujma vanjske trgovine EU-a i 31 % obujma unutarnje trgovine EU-a, pomorski promet bitna je sastavnica europskog prometnog sustava i ima ključnu ulogu za europsko gospodarstvo. Svake godine oko 400 milijuna putnika ukrcava se ili iskrcava u lukama EU-a, uključujući oko 14 milijuna putnika na brodovima za kružna putovanja. Pomorski promet ima važnu ulogu u očuvanju povezanosti otoka i perifernih primorskih regija s ostatkom jedinstvenog tržišta[1]. Učinkovite pomorske prometne veze ključne su za mobilnost građana EU-a, razvoj njegovih regija te njegovo gospodarstvo u cjelini.

Sektor pomorskog prometa djeluje u okruženju otvorenih tržišta i međunarodnog tržišnog natjecanja. Usluge pomorskog prijevoza unutar EU-a dostupne su svim brodovlasnicima iz EU-a, dok usluge pomorskog prijevoza među državama članicama EU-a te između država članica EU-a i trećih zemalja (zemlje koje nisu članice EU-a) mogu pružati brodari iz svih zemalja. Jednaki uvjeti za brodare i brodarska društva ključni su za dobro funkcioniranje tržišta pomorskog prometa EU-a.

Komisija je u rujnu 2020. donijela prijedlog da se emisije stakleničkih plinova smanje za najmanje 55 % do 2030.[2] i da EU na odgovoran način postane klimatski neutralan do 2050. Kako bi se postigla klimatska neutralnost, potrebno je 90-postotno smanjenje emisija iz prometa do 2050. Smanjenju emisija morat će doprinijeti sve vrste prometa, uključujući pomorski promet.

Postizanje znatnog smanjenja emisija CO_2 u međunarodnom pomorskom prometu zahtijeva uporabu manje količine energije (povećanje energetske učinkovitosti) i čišćih vrsta energije (uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva). U Komunikaciji o planu za postizanje klimatskog cilja do 2030.[3] pojašnjava se sljedeće: *Sektori zračnog i pomorskog prometa morat će više nastojati poboljšati učinkovitost zrakoplova, brodova i svojeg poslovanja te povećati upotrebu goriva iz obnovljivih izvora i niskougljičnih goriva proizvedenih na održiv način. To će se detaljnije ocijeniti u kontekstu inicijativa ReFuelEU Aviation (Održiva goriva za zrakoplovstvo) i FuelEU Maritime (Održiva goriva za pomorstvo), čiji je cilj povećati proizvodnju i primjenu održivih alternativnih goriva u tim sektorima. Potreban razvoj i uvođenje tehnologije mora se dogoditi već do 2030. u cilju pripreme za znatno bržu promjenu koja će uslijediti nakon toga.*

Ovisno o scenarijima politike koji su ocijenjeni u okviru Plana za postizanje klimatskog cilja do 2030. i kao potpora Strategiji za održivu i pametnu mobilnost, obnovljiva i niskougljična goriva trebala bi činiti od 6 % do 9 % kombinacije goriva u međunarodnom pomorskom prometu 2030. te od 86 % do 88 % do 2050. kako bi se doprinijelo ciljevima smanjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu EU-a[4].

---

1 *EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020* (Promet u EU-u u brojkama, statistička knjižica za 2020.), https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

4 U scenariju u kojem se ocjenjuje kombinacija određivanja cijena ugljika i regulatornih mjera predviđa se udio od 7,5 % za 2030. i 86 % do 2050.

U Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030. napominje se da se udio obnovljivih izvora energije u prometnom sektoru mora povećati razvojem elektrifikacije, naprednih biogoriva i drugih obnovljivih i niskougljičnih goriva kao dijela sveobuhvatnog i integriranog pristupa te da će sintetička goriva na bazi vodika biti ključna za dekarbonizaciju, osobito u sektoru zrakoplovstva i pomorstva.

Poticaj na uporabu čišćih goriva u sektoru pomorskog prometa prisutan je i na međunarodnoj razini. Međunarodna pomorska organizacija (IMO) donijela je 2018. početnu strategiju za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz brodova. Na popis predloženih kratkoročnih mjera IMO stavlja promicanje uvođenja alternativnih goriva s niskom i nultom stopom emisija ugljika te opskrbu električnom energijom s kopna.

Trenutačno se kombinacija goriva u pomorskom sektoru oslanja isključivo na fosilna goriva. To se može objasniti nedovoljnim poticajima za brodare da smanje emisije i nedostatkom zrelih, cjenovno pristupačnih i globalno iskoristivih tehnoloških alternativa fosilnim gorivima u tom sektoru. Te probleme djelomično uzrokuju i povećavaju brojni tržišni nedostaci. Među njima su:

– međuovisnosti opskrbe, distribucije i potražnje goriva,

– nedostatak informacija o budućim regulatornim zahtjevima,

– dugotrajnost imovine (plovila i infrastruktura za punjenje goriva).

Inicijativom FuelEU Maritime predlaže se donošenje zajedničkog regulatornog okvira EU-a za povećanje udjela obnovljivih i niskougljičnih goriva u kombinaciji goriva u međunarodnom pomorskom prometu bez stvaranja prepreka jedinstvenom tržištu.

Razmatranja o mogućim preprekama jedinstvenom tržištu, narušavanju tržišnog natjecanja među brodarima i preusmjeravanju trgovinskih putova posebno su važna za zahtjeve koji se odnose na gorivo s obzirom na to da troškovi goriva čine znatan dio troškova brodara. Udio troškova goriva u operativnim troškovima brodova može iznositi od oko 35 % cijene vozarine u slučaju malih tankera do oko 53 % u slučaju brodova za prijevoz kontejnera/rasutog tereta. Stoga razlike u cijenama brodskih goriva mogu znatno utjecati na poslovne rezultate brodara.

Istodobno je razlika u cijeni između konvencionalnih brodskih goriva fosilnog podrijetla i obnovljivih niskougljičnih goriva i dalje visoka. Kako bi se zadržala konkurentnost, a sektor istodobno usmjerio prema neizbježnom prelasku na drugu vrstu goriva, potrebne su jasne i ujednačene obveze u pogledu upotrebe obnovljivih niskougljičnih goriva.

Očekuje se da će se većom predvidljivošću regulatornog okvira potaknuti razvoj tehnologije i proizvodnja goriva te pomoći sektoru da riješi trenutačnu dvojbu „kokoš ili jaje” između potražnje i ponude obnovljivih i niskougljičnih goriva. Jasne i ujednačene obveze u pogledu uporabe energije na brodu nužne su kako bi se ublažio rizik od istjecanja ugljika, kojemu je pomorski promet sklon zbog svoje međunarodne prirode i mogućnosti punjenja goriva izvan EU-a. Zbog prekogranične i globalne dimenzije pomorskog prometa prednost se daje zajedničkoj pomorskoj uredbi, a ne pravnom okviru kojim se od država članica EU-a zahtijeva da zakonodavstvo EU-a prenesu u nacionalno pravo. Potonje bi moglo dovesti do mnoštva različitih nacionalnih mjera s različitim zahtjevima i ciljevima.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Inicijativa FuelEU Maritime dio je paketa mjera osmišljenog za rješavanje problema emisija iz pomorskog prometa uz istodobno održavanje jednakih uvjeta. Potpuno je u skladu s drugim mjerama predstavljenima u okviru Paketa za ostvarivanje cilja od 55 % („Fit for 55”) i temelji

se na postojećim alatima politike kao što je Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća[5], kojom se uspostavlja sustav EU-a za praćenje emisija CO_2 iz pomorskog prometa i drugih relevantnih informacija o velikim brodovima koji se koriste lukama EU-a te za izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju.

Smatra se da je paket mjera potreban za uklanjanje različitih tržišnih nedostataka koji sprečavaju primjenu mjera ublažavanja u pomorskom sektoru. Osim inicijative FuelEU Maritime, čiji je cilj povećanje potražnje za obnovljivim i niskougljičnim gorivima, Komisija predlaže proširenje sustava EU-a za trgovanje emisijama[6] na pomorski sektor i preispitivanje Direktive o oporezivanju energije[7]. Te bi dvije inicijative trebale osigurati troškovno učinkovito smanjenje emisija u sektoru te da cijena prijevoza odražava njegov učinak na okoliš, zdravlje i energetsku sigurnost.

Osim toga, paket mjera obuhvaćat će preispitivanje nekoliko drugih direktiva, uključujući:

– Direktivu o infrastrukturi za alternativna goriva[8], i

– Direktivu o energiji iz obnovljivih izvora (RED II)[9].

Uz te revidirane akte, Komisija će razmotriti potrebu za dodatnim istraživačkim i inovacijskim aktivnostima, osobito putem partnerstva za zajedničke programe za vodni promet s nultom stopom emisija koje je predložila tehnološka platforma za vodni promet Waterborne u okviru programa Obzor Europa[10]. Preispitat će i Smjernice o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju[11] u skladu s ciljevima politike europskog zelenog plana, čime bi se trebalo omogućiti dostatno financiranje zelene transformacije sektora (među ostalim za uvođenje infrastrukture za opskrbu s kopna), izbjegavajući pritom narušavanje tržišnog natjecanja.

Ako se detaljnije razmotre predložene mjere, trenutačno ne postoji mehanizam, ni na razini IMO-a ni na razini EU-a, za uklanjanje negativnih vanjskih učinaka na sektor (neizravni troškovi emisija koji se inače ne uzimaju u obzir). To sprečava brodare da pri donošenju poslovnih i ulagačkih odluka uzmu u obzir socijalne troškove svojih aktivnosti u pogledu klimatskih promjena i onečišćenja zraka. U ekonomskoj literaturi navedeni su mehanizmi određivanja cijena kao instrumenti za „internalizaciju" vanjskih troškova. Glavni primjeri bili bi porez utvrđen na razini vanjskih troškova ili instrument koji se temelji na određivanju gornje granice emisija i trgovanju njima, kao što je sustav EU-a za trgovanje emisijama, kojim se utvrđuje ograničenje ukupnih emisija i omogućuje tržištu da odredi njihovu primjerenu cijenu. Oba su opisana kao „tržišne mjere".

Međutim, iako se trgovanjem emisijama može postići troškovno učinkovito smanjenje emisija stakleničkih plinova i odaslati jedinstven cjenovni signal koji utječe na odluke brodara, ulagatelja i potrošača, njime se ne uklanjaju sve prepreke primjeni rješenja s niskom i nultom stopom emisija.

---

5 Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

6 Direktiva 2003/87/EZ.

7 Direktiva Vijeća 2003/96/EZ.

8 Direktiva 2014/94/EU.

9 Direktiva (EU) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

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

Potrebne su dodatne mjere politike kako bi se osigurali jednaki uvjeti uz istodobno uklanjanje prepreka ulaganjima u tehnologije i infrastrukturu čiste energije, čime bi se snizili troškovi smanjenja emisija i dopunilo djelovanje sustava EU-a za trgovanje emisijama. To je posebno važno u kontekstu potpore mjerama ublažavanja, kao što je upotreba obnovljivih i niskougljičnih goriva u sektoru pomorskog prometa, koje imaju velik potencijal za smanjenje emisija u budućnosti, ali trenutačno podrazumijevaju visoke troškove smanjenja emisija i nailaze na specifične tržišne prepreke.

Iako će se proširenjem sustava EU-a za trgovanje emisijama na pomorski sektor dodatno poboljšati energetska učinkovitost i smanjiti razlika u cijenama između konvencionalnih tehnologija i tehnologija s niskom stopom emisija, njegova sposobnost da podupre brzo uvođenje tehnologija za obnovljiva i niskougljična goriva u pomorski sektor uvelike ovisi o njegovoj stvarnoj cjenovnoj razini, za koju nije vjerojatno da će u kratkom ili srednjem roku dosegnuti razine koje su dostatne za tu svrhu.

Slično tome, zakonodavstvo koje se bavi *opskrbom* gorivom (Direktiva o energiji iz obnovljivih izvora) i *infrastrukturom* (Direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva) nije znatno utjecalo na primjenu obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru te ga je potrebno dopuniti mjerama kojima se može stvoriti *potražnja* za takvim gorivom. Osim toga, preispitivanjem Direktive o energiji iz obnovljivih izvora ne bi se mogao riješiti problem visokog rizika od punjenja goriva izvan EU-a za sektor pomorskog prometa.

Trenutačno ne postoji regulatorni okvir EU-a koji se posebno odnosi na uporabu obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu. Ovom se inicijativom želi ukloniti taj nedostatak povećanjem potražnje za obnovljivim i niskougljičnim gorivima u pomorskom prometu uz istodobno održavanje jednakih uvjeta i funkcionalnog tržišta EU-a za brodska goriva i pomorski promet.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Cilj je ove inicijative povećati uporabu obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu EU-a uz istodobno održavanje jednakih uvjeta, i na moru i na vezu, te doprinijeti postizanju ciljeva EU-a i međunarodnih ciljeva u području klime i okoliša. Osiguravanje raznovrsnije kombinacije goriva i većeg prodora obnovljivih i niskougljičnih goriva ključno je kako bi se osigurao doprinos sektora europskim ambicijama za postizanje klimatske neutralnosti do 2050., kako je utvrđeno u europskom zelenom planu. Istodobno, diferencirani pristup uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u plovidbi i u lukama, sa strožim zahtjevima za brodove u lukama i različitom dostupnošću tehnologija (više mogućnosti za brodove u lukama), važan je kako bi se uzele u obzir različite posljedice na onečišćenje zraka.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Cilj je ove inicijative održati visoku razinu povezanosti i očuvati industrijsku konkurentnost pomorskog sektora uz istodobno povećanje njegove održivosti. Člankom 100. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) Uniji se dodjeljuje ovlast za utvrđivanje odgovarajućih odredbi u pomorskom prometu.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Pomorski promet po svojoj je prirodi međunarodni sektor. U Europi se oko 75 % putovanja prijavljenih u okviru sustava za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju odvija unutar Europskog gospodarskog prostora (EGP) (i stoga može biti zamjenska vrijednost za promet unutar EU-a),

a procjenjuje se da samo oko 9 % prometa čini domaća plovidba (između luka unutar iste države članice EU-a). Prekogranična dimenzija sektora stoga je ključna i poziva na koordinirano djelovanje na razini EU-a.

Bez djelovanja na razini EU-a mnoštvo regionalnih ili nacionalnih zahtjeva u državama članicama EU-a moglo bi potaknuti razvoj tehničkih rješenja koja nisu nužno međusobno kompatibilna. Nekoliko država članica EU-a već razvija nacionalne pomorske strategije koje uključuju posebne pristupe emisijama iz brodova te osobito uvođenje alternativnih goriva[12] s mogućim neželjenim učincima i narušavanjima tržišta. Budući da se uzroci problema utvrđeni u kontekstu ovog prijedloga u osnovi ne razlikuju među državama članicama EU-a te s obzirom na prekograničnu dimenziju aktivnosti sektora, ta se pitanja najbolje mogu riješiti na razini EU-a. Djelovanje EU-a može nadahnuti i utrti put razvoju budućih mjera kojima bi se ubrzalo uvođenje alternativnih goriva na globalnoj razini[13].

Prethodno djelovanje EU-a u pogledu emisija stakleničkih plinova već je potaknulo odgovor IMO-a, odnosno EU-ovo donošenje Uredbe o praćenju emisija stakleničkih plinova iz brodova, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji ubrzo je dovelo do IMO-ova uvođenja sličnog obveznog globalnog sustava prikupljanja podataka o stakleničkim plinovima. Koordiniranim pristupom država članica EU-a kao odgovorom na aktivnosti IMO-a usmjerene na smanjenje emisija stakleničkih plinova nedavno je postignuto uključivanje obveznih operativnih mjera energetske učinkovitosti u kratkoročne mjere IMO-a za smanjenje emisija stakleničkih plinova. Zauzimanje zajedničkog stajališta velikog broja država članica IMO-a u okviru foruma IMO-a znači da EU može znatno utjecati na smjer i ishod rasprava koje se odvijaju unutar IMO-a.

- **Proporcionalnost**

Provedba ove inicijative na razini EU-a potrebna je kako bi se postigla ekonomija razmjera u pogledu uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izbjeglo istjecanje ugljika te osigurali jednaki uvjeti među brodarima koji pristaju u lukama EU-a i među samim lukama EU-a. Na primjer, obveze o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva utvrđene na nacionalnoj razini mogle bi preusmjeriti promet prema konkurentskim lukama drugih država članica i narušiti tržišno natjecanje. U skladu s tim, usklađivanje na razini EU-a potrebno je kako bi se osigurali jednaki uvjeti za sve sudionike pomorskog klastera (osobito brodare, luke i opskrbljivače gorivom).

- **Odabir instrumenta**

Procjena učinka pokazala je da su za ostvarenje ciljeva nužne obvezujuće regulatorne mjere. Uredba je najprikladniji instrument za osiguravanje zajedničke provedbe predviđenih mjera, uz istodobno smanjenje rizika od narušavanja na jedinstvenom tržištu, koje bi moglo biti posljedica razlika u načinu na koji države članice EU-a prenose zahtjeve u nacionalno pravo. Budući da prelazak na obnovljiva i niskougljična goriva zahtijeva znatna ulaganja opskrbljivača gorivom, distribuciju goriva i snažan i jasan poticaj potražnje, neophodno je da se regulatornim okvirom svim ulagačima iz EU-a pruži jedinstven, dugoročan i pouzdan skup

[12] To uključuje nacionalne planove koje izrađuju Nizozemska, Švedska i Italija (u obliku smjernica za dokumente za energetsko i okolišno planiranje lučkih uprava). Države koje nisu članice EU-a, kao što su Ujedinjena Kraljevina i Norveška, isto su tako izradile vlastite planove. Važno ih je spomenuti u tom pogledu jer bi njihovi ciljevi mogli utjecati na pomorski promet na kraćim relacijama prema EU-u i iz njega.

[13] Trenutačno navedene u početnoj strategiji IMO-a za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz brodova među predloženim srednjoročnim mjerama, tj. mjerama koje IMO treba dogovoriti između 2023. i 2030.

pravila. Posebno je ključno izbjeći stvaranje mnoštva različitih mjera na nacionalnoj razini, što bi se dogodilo da se mjere provode u skladu s međusektorskom direktivom.

Prijedlog je tehničke prirode i vrlo je vjerojatno da će zahtijevati redovite izmjene kako bi odražavao tehnički razvoj i pravna kretanja. Zbog toga se planira i niz provedbenih mjera. One će biti posebno usmjerene na tehničke specifikacije za provedbu funkcionalnih zahtjeva.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

• *Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva

Budući da je riječ o novom prijedlogu, nisu provedene evaluacije ni provjera primjerenosti.

• Savjetovanja s dionicima

Komisija je tijekom postupka procjene učinka aktivno surađivala s dionicima i provodila opsežna savjetovanja. Mišljenja dionika počela su se prikupljati kao odgovor na početnu procjenu učinka (ožujak i travanj 2020.). Zaprimljen je 81 odgovor, koji je poslužio kao temelj za postupak izrade nacrta i pomogao u usavršavanju pristupa i boljem utvrđivanju prepreka koje otežavaju trenutačnu uporabu obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru.

Ostale aktivnosti savjetovanja u okviru pripreme prijedloga uključivale su:

– otvoreno javno savjetovanje koje je organizirala Komisija, a odvijalo se od 2. srpnja do 10. rujna 2020. Zaprimljeno je ukupno 136 odgovora od različitih skupina dionika. Odgovori su pristigli od brodovlasnika i upravitelja brodova (40), proizvođača energije i opskrbljivača gorivom (37), dionika iz područja pomorskog prometa na kraćim relacijama (25), nacionalnih javnih tijela (15), interesnih organizacija (14), upravitelja luka i administratora (13), upravitelja lučkih terminala ili pružatelja drugih lučkih usluga (13), dionika iz područja znanstvenog istraživanja i inovacija (12), dionika iz sektora unutarnjih plovnih putova (11), brodograditelja i proizvođača pomorske opreme (10), regionalnih ili lokalnih javnih tijela (9), pružatelja logističkih usluga, otpremnika i vlasnika tereta (9), tijela za tehničku normizaciju i klasifikacijskih društava (2), dionika iz područja ulaganja i financiranja (2) i drugih dionika (17)[14],

– ciljano savjetovanje s dionicima koje je organizirala konzultantska kuća zadužena za provedbu pomoćne studije u okviru procjene učinka, koje se odvijalo od 18. kolovoza do 18. rujna 2020. i koje je uključivalo stručnjake iz Europskog foruma za održivu plovidbu (ESSF). Konzultantska kuća provela je od 10. srpnja do 1. prosinca 2020. i niz razgovora s dionicima, uključujući predstavnike industrije i nacionalna tijela,

– okrugli stol dionika koji je Komisija organizirala 18. rujna 2020. s članovima ESSF-a[15] i Europskog foruma o lukama[16] (EPF),

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

[15] https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869

[16] https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542

– redovite sastanke stručnih skupina u okviru podskupine ESSF-a za održivu alternativnu energiju za pomorski promet.

Informacije koje su dostavili dionici bile su ključne kako bi Komisija mogla bolje osmisliti opcije politike te procijeniti njihove gospodarske, socijalne i okolišne učinke, usporediti ih i odrediti koja će opcija politike najvjerojatnije maksimalno povećati omjer koristi i troškova za društvo.

Savjetovanja su pokazala da među svim skupinama dionika postoji konsenzus o važnosti rješavanja pitanja primjene obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu, kao i posebnih problema utvrđenih u procjeni učinka.

Savjetovanja su potvrdila da je svih pet uzroka utvrđenih u okviru procjene učinka prijedloga relevantno. Rezultati upućuju na to da se različiti dionici slažu da su visoki troškovi goriva i ulaganja te nesigurnost za ulagače najveće prepreke. Kad je riječ o ciljevima politike, „pružanje veće sigurnosti u pogledu klimatskih i okolišnih zahtjeva za brodove u plovidbi" čini se najvažnijim ciljem politike za dionike.

Sve skupine dionika isto su tako izrazile želju za politikom utemeljenom na ciljevima, a ne preskriptivnom politikom, što je u skladu i s još jednim zahtjevom za politiku koji je izrazila većina dionika, odnosno tehnološkom neutralnošću. U pogledu mjera politike, dionici su najviše bodova dali određivanju jasnog regulatornog puta prema dekarbonizaciji sadašnjeg brodskog goriva. Nije bilo očite preferencije u pogledu odgovarajućeg zemljopisnog područja primjene mjera. U pogledu mjerenja okolišne učinkovitosti i načina na koji bi emisije trebale biti uključene u okvir politike, većina dionika daje prednost pristupu „od izvora do broda" (engl. *well-to-wake*) jer se u njemu uzimaju u obzir ne samo emisije od izgaranja goriva na brodu nego i emisije nastale istraživanjem, proizvodnjom, prijevozom i distribucijom goriva. Kad je riječ o brodovima na vezu, većina dionika smatra da su zahtjevi za opskrbu električnom energijom s kopna relevantni i nužni za postizanje ciljeva dekarbonizacije.

• **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Vanjski izvođač proveo je studiju kojom se potkrepljuje procjena učinka na kojoj se temelji prijedlog. Studija je pokrenuta u srpnju 2020., a zaključena je u ožujku 2021. Studija je pružila vrijedne uvide službama Komisije, posebno za potrebe oblikovanja opcija politike, procjene nekih očekivanih učinaka i prikupljanja stajališta izravno pogođenih dionika. U pogledu tehničkih aspekata povezanih s ovom inicijativom službe Komisije oslanjale su se i na potporu Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA).

• **Procjena učinka**

Mjere politike u ovom prijedlogu temelje se na rezultatima procjene učinka. Izvješće o procjeni učinka [SWD(2021)635] dobilo je pozitivno mišljenje Odbora Komisije za regulatorni nadzor [SEC(2021)562]. Odbor je u svojem mišljenju naveo niz preporuka o iznošenju argumenata u izvješću o procjeni učinka. Preporuke su uvažene, a u Prilogu 1. izvješću o procjeni učinka ukratko je opisano kako je to učinjeno.

U kontekstu procjene učinka razmotrene su tri opcije politike kako bi se postigli utvrđeni ciljevi. Sve tri opcije dijele dvije glavne značajke:

(1) regulatornu prirodu kako bi se pružila pravna sigurnost; i

(2) usmjerenost na aspekte potražnje kako bi se potaknula proizvodnja i uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva, riješila dvojba „kokoš ili jaje" i izbjeglo istjecanje ugljika.

U okviru opcija politike pruženi su različiti načini osmišljavanja obveze, a te su se opcije osobito razlikovale u pristupu odabiru tehnologije i načinu na koji se postiže potrebna učinkovitost.

Prva opcija politike predstavlja preskriptivan pristup kojim se zahtijeva uporaba udjela posebnih goriva/vrsta goriva. To podrazumijeva da tehnologiju odabire regulator. Druga i treća opcija politike predstavljaju pristupe koji se temelje na ciljevima i zahtijevaju maksimalno godišnje prosječno ograničenje intenziteta stakleničkih plinova za energiju upotrijebljenu na brodu. Time se odabir tehnologije prepušta tržišnim subjektima. Osim toga, treća opcija politike sadržava i mehanizme za nagrađivanje iznimnih rezultata kako bi se potaknuo razvoj naprednijih tehnologija s nultom stopom emisija (udruživanje i multiplikatori za tehnologije s nultom stopom emisija) kojima se smanjuju i onečišćivači zraka i staklenički plinovi. U svim se opcijama od brodova koji najviše onečišćuju u lukama (kontejnerski i putnički brodovi) zahtijeva opskrba električnom energijom s kopna (ili uporaba ekvivalentne tehnologije s nultom stopom emisija).

Nakon procjene, treća opcija politike utvrđena je kao najpoželjnija opcija jer se njome uspostavlja najbolja ravnoteža između ciljeva i ukupnih troškova provedbe. Njome se ne samo odgovara na potrebe za fleksibilnošću, koje su dionici naglasili tijekom aktivnosti savjetovanja (osobito brodari i luke), nego se i smanjuje rizik od ovisnosti o tehnologiji [te se potiče rano uvođenje najnaprednijih tehnologija].

Veći udio obnovljivih i niskougljičnih goriva u kombinaciji goriva za pomorski promet dovest će do znatnog smanjenja emisija stakleničkih plinova i onečišćenja zraka. Povezane uštede u vanjskim troškovima procijenjene su na 10 milijardi EUR za onečišćenje zraka i 138,6 milijardi EUR za klimatske promjene u odnosu na polaznu vrijednost te su izražene kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2021.–2050. Te su uštede izračunane u procjeni učinka na temelju modeliranog predviđenog uvođenja obnovljivih i niskougljičnih goriva. Očekuje se da će zbog smanjenih operativnih troškova (održavanje, posada itd.) brodari ostvariti uštede od 2,3 milijarde EUR. To će smanjenje biti potaknuto nešto manjom aktivnošću pomorskog prometa u odnosu na polaznu vrijednost. Dodatni se zamjetni učinak odnosio na uporabu naprednih goriva i pogonskih tehnologija, a neizravno i na njezin učinak na inovacije. Očekuje se da će se zahvaljujući toj inicijativi povećati broj plovila s pogonom na gorivne ćelije (18,9 %) te plovila s električnim pogonom (5,4 %) u floti do 2050. (u usporedbi s neuvođenjem tih tehnologija u osnovnom scenariju).

Glavni trošak koji proizlazi iz predložene intervencije snose brodari i iznosi 89,7 milijardi EUR. Rezultat je povećanja kapitalnih troškova (25,8 milijardi EUR) i troškova goriva (63,9 milijardi EUR). Neizravni troškovi za luke odnosit će se na osiguravanje potrebne infrastrukture za punjenje goriva i procjenjuju se na 5,7 milijardi EUR. Administrativni troškovi za brodare procjenjuju se na 521,7 milijuna EUR, a rezultat su prikupljanja podataka, podnošenja i provjere planova usklađivanja i godišnjeg energetskog izvješća, suradnje tijekom revizija i inspekcijskih pregleda te osposobljavanja posade. Predviđeno je dodatnih 1,8 milijuna EUR za izradu smjernica za luke kako bi se zajamčilo sigurno rukovanje obnovljivim i niskougljičnim gorivima. Posebni troškovi povezani s certificiranjem goriva nisu se mogli kvantificirati. Očekuje se da će troškovi provedbe za javna tijela biti ograničeni (1,5 milijuna EUR) i usmjereni na osiguravanje potrebnih informatičkih alata za izvješćivanje. Najpoželjnijom opcijom stoga se osiguravaju koristi u neto iznosu od 58,4 milijarde EUR tijekom razdoblja obuhvaćenog inicijativom.

- **Temeljna prava**

Prijedlog ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Najpoželjnija opcija utjecat će na proračun Komisije. Očekivani troškovi informatičkih usluga i razvoja informatičkog sustava iznose do 0,5 milijuna EUR. Na temelju troškova sustava THETIS-MRV i iskustva s postojećim modulima THETIS-EU kojima se podupiru razni dijelovi zakonodavstva EU-a, takvi troškovi razvoja u području informatičke tehnologije procjenjuju se na 300 000 EUR. Najpoželjnija opcija politike zahtijevala bi i dodatnu funkcionalnost kako bi se poduprlo udruživanje brodova radi usklađenosti. Procjenjuje se da će taj dodatni alat koštati 200 000 EUR. Odluke o razvoju i nabavi u području informatičke tehnologije podlijegat će prethodnom odobrenju Odbora Europske komisije za informacijsku tehnologiju i kibersigurnost.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija će pratiti napredak, učinke i rezultate ovog prijedloga s pomoću skupa mehanizama za praćenje/evaluaciju. Komisija će mjeriti napredak u postizanju posebnih ciljeva prijedloga, osobito s pomoću podataka koji se svake godine prikupljaju u okviru sustava EU-a za praćenje, izvješćivanje i evaluaciju.

Zahtjevi za informacije (izvješća, odgovori na ankete) pomno će se odvagivati kako se dionike ne bi dodatno opteretilo nerazmjernom količinom zahtjeva za izvješćivanje.

Pet godina od roka za završetak provedbe zakonodavnog prijedloga Komisija će provesti evaluaciju pravila kako bi provjerila jesu li ostvareni ciljevi inicijative. Evaluacija će poslužiti kao temelj za buduće postupke donošenja odluka kako bi se osigurale potrebne prilagodbe za postizanje zadanih ciljeva.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

U članku 1. opisuje se predmet predložene uredbe, kojom se utvrđuju pravila za smanjenje intenziteta stakleničkih plinova iz energije koja se upotrebljava na brodovima koji dolaze u luke pod nadležnošću države članice EU-a, nalaze se u njima ili odlaze iz njih, kako bi se promicali skladan razvoj i dosljedna uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva diljem Unije bez uvođenja prepreka za promicanje smanjenja emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa na jedinstvenom tržištu.

U članku 2. utvrđuje se područje primjene.

U članku 3. navodi se nekoliko definicija.

U članku 4. utvrđuje se ograničenje godišnjeg intenziteta stakleničkih plinova za energiju koja se upotrebljava na brodu.

U članku 5. utvrđuju se zahtjevi za opskrbu električnom energijom s kopna ili uporabu energije s nultom stopom emisija na vezu za određene vrste brodova te se navode moguće iznimke.

U članku 6. utvrđuju se zajednička načela za praćenje usklađenosti.

U članku 7. utvrđuje se što bi trebalo uključiti u planove praćenja.

U članku 8. navode se situacije u kojima bi trebalo izmijeniti plan praćenja.

U članku 9. utvrđuju se načela povezana s certificiranjem biogoriva, bioplina, obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika.

U članku 10. utvrđuje se opseg aktivnosti verifikacije koje moraju obavljati verifikatori.

U članku 11. utvrđuju se opće obveze i načela za verifikatore.

U članku 12. utvrđuju se glavna načela koja treba poštovati tijekom postupaka verifikacije.

U članku 13. utvrđuju se pravila o akreditiranju verifikatora za aktivnosti koje se obavljaju u okviru područja primjene ove Uredbe.

U članku 14. definiraju se parametri koje bi društva trebala pratiti i bilježiti kako bi dokazala usklađenost.

U članku 15. utvrđuje se zadaća verifikatora u pogledu informacija koje dostavljaju društva.

Člankom 16. uspostavlja se baza podataka o usklađenosti i utvrđuju glavni parametri za izvješćivanje.

U članku 17. utvrđuju se odredbe o fleksibilnosti, čime se brodarima omogućuje akumuliranje ili posuđivanje viška usklađenosti, unutar određenih granica, kako bi se omogućila usklađenost.

U članku 18. utvrđuju se glavna načela i postupci za moguće objedinjavanje bilanci usklađenosti.

U članku 19. utvrđuju se uvjeti za izdavanje potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

U članku 20. utvrđuju se kazne koje se izriču ako se ne postigne usklađenost.

U članku 21. utvrđuju se načela za dodjelu kazni kako bi se poduprla uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru.

U članku 22. utvrđuje se obveza brodova da imaju valjanu potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

U članku 23. utvrđuju se pravila za inspekcijski pregled brodova.

U članku 24. utvrđuje se pravo na preispitivanje odluka koje utječu na društva.

U članku 25. zahtijeva se imenovanje nadležnih tijela odgovornih za primjenu i provedbu ove Uredbe.

U članku 26. utvrđuju se uvjeti za dodjelu delegiranih ovlasti Komisiji na temelju ove Uredbe.

U članku 27. utvrđuje se postupak odbora za izvršavanje ovlasti Komisije za donošenje provedbenih akata.

U članku 28. od Komisije se zahtijeva da najmanje svakih pet godina izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Uredbe.

Člankom 29. izmjenjuje se Direktiva 2009/16/EZ kako bi se u Prilog IV. dodala potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

U članku 30. utvrđuje se datum stupanja na snagu i početka primjene ove uredbe.

U Prilogu I. utvrđuju se formule i metodologija za utvrđivanje prosječnog godišnjeg intenziteta stakleničkih plinova za energiju koja se upotrebljava na brodu.

U Prilogu II. nalazi se popis zadanih vrijednosti koje se mogu upotrijebiti za određivanje emisijskih faktora koji se upotrebljavaju u formuli opisanoj u Prilogu I.

U Prilogu III. naveden je popis tehnologija s nultom stopom emisija koje se mogu upotrebljavati umjesto opskrbe brodova na vezu električnom energijom s kopna, kao i posebni kriteriji za njihovu uporabu.

U Prilogu IV. definirani su minimalni elementi potvrda koje izdaje upravljačko tijelo luke u slučajevima kad se brodovi iz opravdanih razloga ne mogu opskrbljivati električnom energijom s kopna.

U Prilogu V. navode se formule za utvrđivanje bilance usklađenosti broda i kazne u slučaju neusklađenosti.

2021/0210 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[17],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[18],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Pomorski promet čini oko 75 % vanjske trgovine EU-a i 31 % unutarnje trgovine EU-a u smislu obujma. Istodobno, promet brodova prema lukama Europskog gospodarskog prostora ili iz njih uzrokuje oko 11 % svih emisija CO_2 u EU-u iz prometa i od 3 do 4 % ukupnih emisija CO_2 u EU-u. U lukama država članica godišnje se ukrcava ili iskrcava 400 milijuna putnika, uključujući oko 14 milijuna putnika na brodovima za kružna putovanja. Pomorski promet stoga je bitna sastavnica europskog prometnog sustava i ima ključnu ulogu za europsko gospodarstvo. Tržište pomorskog prometa obilježeno je snažnim tržišnim natjecanjem među gospodarskim subjektima u Uniji i izvan nje, za što su neophodni jednaki uvjeti. Stabilnost i prosperitet tržišta pomorskog prometa i njegovih gospodarskih subjekata ovise o jasnom i usklađenom okviru politike u kojem prijevoznici u pomorskom prometu, luke i drugi dionici u tom sektoru mogu djelovati na temelju jednakih mogućnosti. Ako dođe do narušavanja tržišta, postoji rizik da se brodari ili luke nađu u nepovoljnom položaju u odnosu na konkurente u sektoru pomorskog prometa ili u drugim prometnim sektorima. To pak može dovesti do smanjenja konkurentnosti sektora pomorskog prometa i slabije povezanosti građana i poduzeća.

(2) Kako bi se povećala klimatska obveza Unije u skladu s Pariškim sporazumom i utvrdili koraci koje treba poduzeti za postizanje klimatske neutralnosti do 2050. te kako bi se politička obveza pretvorila u zakonsku obvezu, Komisija je donijela (izmijenjeni) Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1999 (Europski

[17] SL C, , str. .
[18] SL C, , str. .

propis o klimi)[19] te Komunikaciju „Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030.”[20]. Time je obuhvaćen i cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. u usporedbi s razinama iz 1990. U skladu s tim, potrebni su razni komplementarni instrumenti politike kako bi se potaknula uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva proizvedenih na održiv način i uključenih u sektor pomorskog prometa. Potreban razvoj i uvođenje tehnologije mora se dogoditi do 2030. u cilju pripreme za znatno bržu promjenu koja će uslijediti nakon toga.

(3) U kontekstu prelaska na obnovljiva i niskougljična goriva te zamjenske izvore energije, ključno je osigurati pravilno funkcioniranje i pošteno tržišno natjecanje na tržištu pomorskog prijevoza u EU-u za brodska goriva, koja čine znatan udio troškova brodara. Razlike u zahtjevima koji se odnose na gorivo u državama članicama Unije mogu znatno utjecati na gospodarske rezultate brodara i narušiti tržišno natjecanje. Zbog međunarodne prirode pomorskog prometa brodari lako mogu puniti gorivo u trećim zemljama i voziti velike količine goriva. Pritom može doći do istjecanja ugljika i narušavanja konkurentnosti sektora ako mogućnost uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva u morskim lukama u nadležnosti države članice ne bude popraćena zahtjevima za tu uporabu koji se odnose na sve brodare koji uplovljavaju u luke pod nadležnošću država članica i isplovljavaju iz njih. Ovom bi se Uredbom trebale utvrditi mjere kojima bi se osiguralo da se uvođenje obnovljivih niskougljičnih goriva na tržište brodskih goriva odvija pod uvjetima poštenog tržišnog natjecanja na tržištu pomorskog prijevoza EU-a.

(4) Kako bi se ostvario učinak na sve djelatnosti u sektoru pomorskog prometa, primjereno je da se ovom Uredbom obuhvaća dio putovanja između luke pod nadležnošću države članice i luke pod nadležnošću treće zemlje. Ova bi se Uredba stoga trebala primjenjivati na polovinu energije koju upotrebljava brod koji dolazi u luku pod nadležnošću države članice iz luke izvan nadležnosti države članice, polovinu energije koju upotrebljava brod koji odlazi iz luke pod nadležnošću države članice i dolazi u luku izvan nadležnosti države članice, svu energiju koju upotrebljava brod koji dolazi u luku pod nadležnošću države članice iz luke pod nadležnošću države članice te svu energiju koju upotrebljava brod na vezu u luci pod nadležnošću države članice. Takvom pokrivenošću udjela energije koju brod upotrebljava u dolaznim i odlaznim putovanjima između Unije i trećih zemalja osigurava se učinkovitost ove Uredbe, među ostalim povećanjem pozitivnog učinka takvog okvira na okoliš. Tim se okvirom istodobno ograničavaju rizik od izbjegavanja pristajanja u luke i rizik od premještanja aktivnosti prekrcaja izvan Unije. Kako bi se osiguralo neometano odvijanje pomorskog prometa, jednaki uvjeti među prijevoznicima u pomorskom prometu i među lukama te izbjegla narušavanja na unutarnjem tržištu, svi dolasci u luke pod nadležnošću država članica i odlasci iz njih te boravak brodova u tim lukama trebali bi biti obuhvaćeni jedinstvenim pravilima sadržanima u ovoj Uredbi.

(5) Pravila utvrđena ovom Uredbom trebala bi se na nediskriminirajući način primjenjivati na sve brodove bez obzira na njihovu zastavu. Radi usklađenosti s pravilima Unije i međunarodnim pravilima u području pomorskog prometa, ova se Uredba ne bi trebala primjenjivati na ratne brodove, vojne pomoćne brodove, brodove za izlov ili preradu ribe ili javne brodove koji se upotrebljavaju u nekomercijalne svrhe.

---

19 COM(2020) 563 final.

20 COM(2020) 562 final.

(6) Osoba ili organizacija odgovorna za usklađenost s ovom Uredbom trebala bi biti brodarsko društvo, definirano kao brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, na primjer upravitelj ili zakupnik praznog broda, koje je od brodovlasnika preuzelo odgovornost za rad broda te koje je nakon preuzimanja te odgovornosti pristalo preuzeti sve dužnosti i odgovornosti propisane Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju brodovima i sprečavanju onečišćenja. Ta se definicija temelji na definiciji „društva” iz članka 3. točke (d) Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća[21] te je u skladu s globalnim sustavom prikupljanja podataka koji je 2016. uspostavila Međunarodna pomorska organizacija (IMO). U skladu s načelom „onečišćivač plaća”, brodarska društva mogla bi, na temelju ugovora, smatrati subjekt koji donosi odluke koje utječu na intenzitet stakleničkih plinova energije koju upotrebljava brod izravno odgovornim za troškove usklađivanja u okviru ove Uredbe. Taj bi subjekt obično bio onaj koji je odgovoran za odabir goriva, rute i brzine broda.

(7) Kako bi se ograničilo administrativno opterećenje, posebno manjih brodara, ova se Uredba ne bi trebala primjenjivati na drvene brodove jednostavne gradnje i brodove koji nemaju mehanički pogon te bi se trebala usmjeriti na brodove teže od 5 000 bruto tona. Iako potonji brodovi čine otprilike samo 55 % svih brodova koji pristaju u lukama u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća, odgovorni su za 90 % emisija ugljikova dioksida (CO_2) iz pomorskog sektora.

(8) Za razvoj i uvođenje novih goriva i energetskih rješenja potreban je koordinirani pristup kako bi se uskladili ponuda, potražnja i osiguravanje odgovarajuće distribucijske infrastrukture. Iako se postojeći europski regulatorni okvir već djelomično bavi proizvodnjom goriva u okviru Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća[22] i distribucijom u okviru Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća[23], postoji i potreba za instrumentom kojim se utvrđuju sve veće razine potražnje za obnovljivim i niskougljičnim brodskim gorivima.

(9) Iako se instrumentima kao što su određivanje cijene ugljika ili ciljevima u pogledu intenziteta emisija određene aktivnosti promiču poboljšanja energetske učinkovitosti, nisu prikladni za ostvarivanje znatnog pomaka prema obnovljivim i niskougljičnim gorivima u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju. Stoga je nužan poseban regulatorni pristup namijenjen uporabi obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva i zamjenskih izvora energije, kao što su energija vjetra ili električna energija.

(10) Intervencije politike za poticanje potražnje za obnovljivim i niskougljičnim brodskim gorivima trebale bi se temeljiti na ciljevima i poštovati načelo tehnološke neutralnosti. U skladu s tim, trebalo bi utvrditi ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima a da se ne propisuje uporaba nekog određenog goriva ili tehnologije.

(11) Kako bi se zadovoljile buduće potrebe, trebalo bi promicati razvoj i uvođenje obnovljivih i niskougljičnih goriva s visokim potencijalom za održivost, komercijalnu zrelost te inovacije i rast. Time će se poduprijeti stvaranje inovativnih i konkurentnih tržišta goriva i osigurati dostatna opskrba održivim brodskim gorivima u

---

21 Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

22 Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2001., str. 82.).

23 Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

kratkoročnom i dugoročnom razdoblju kako bi se doprinijelo ambicijama Unije u pogledu dekarbonizacije prometa i pritom unaprijedio njezin rad na postizanju visoke razine zaštite okoliša. U tu bi svrhu trebala biti prihvatljiva održiva brodska goriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelovima A i B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 te sintetička brodska goriva. Posebno su važna održiva brodska goriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 jer je riječ o trenutačno komercijalno najzrelijoj tehnologiji za dekarbonizaciju pomorskog prijevoza već u kratkoročnom razdoblju.

(12) Do neizravne promjene uporabe zemljišta dolazi kad se zbog uzgoja kultura za biogoriva, tekuća biogoriva i goriva iz biomase premješta tradicionalna proizvodnja kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje. Takva dodatna potražnja povećava pritisak na zemljište i može dovesti do proširenja poljoprivrednog zemljišta na područja s velikim zalihama ugljika, kao što su šume, močvarna zemljišta i tresetišta, što uzrokuje dodatne emisije stakleničkih plinova i gubitak bioraznolikosti. Istraživanja su pokazala da razmjer učinka ovisi o raznim čimbenicima, uključujući vrstu sirovine koja se upotrebljava za proizvodnju goriva, razinu dodatne potražnje za sirovinama do koje je došlo zbog uporabe biogoriva, tekućih biogoriva i goriva iz biomase te mjeru u kojoj je zemljište s velikim zalihama ugljika zaštićeno u cijelom svijetu. Razina emisija stakleničkih plinova uzrokovana neizravnom promjenom uporabe zemljišta ne može se nedvosmisleno utvrditi razinom preciznosti koja je potrebna za utvrđivanje emisijskih faktora koji se zahtijevaju u skladu s ovom Uredbom. Međutim, postoje dokazi da sva goriva proizvedena iz sirovina u određenoj mjeri uzrokuju neizravnu promjenu uporabe zemljišta. Neizravna promjena uporabe zemljišta može dovesti do emisija stakleničkih plinova koje mogu djelomično ili potpuno poništiti uštedu emisija stakleničkih plinova pojedinih biogoriva, tekućih biogoriva ili goriva iz biomase te je rizična i za bioraznolikost. Taj rizik posebno je ozbiljan zbog potencijalno velikog proširenja proizvodnje koje je uvjetovano znatnim povećanjem potražnje. Soga ne bi trebalo promicati goriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje. Direktivom (EU) 2018/2001 već su utvrđene gornje granice za doprinos takvih biogoriva, tekućih biogoriva i biomase ciljevima uštede emisija stakleničkih plinova u sektoru cestovnog i željezničkog prometa s obzirom na njihovu manju korist za okoliš, slabiji potencijal za smanjenje emisija stakleničkih plinova i veću problematičnost u pogledu održivosti.

(13) Međutim, u pomorskom sektoru taj pristup mora biti stroži. Potražnja za biogorivima, tekućim biogorivima i gorivima iz biomase koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u pomorskom sektoru trenutačno je neznatna jer je više od 99 % trenutačno korištenih brodskih goriva fosilnog podrijetla. Neprihvatljivost goriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u skladu s ovom Uredbom smanjuje i rizik od usporavanja dekarbonizacije prometnog sektora, do kojeg bi inače moglo doći zbog prebacivanja biogoriva koja se temelje na kulturama iz cestovnog u pomorski sektor. Od ključne je važnosti to preusmjeravanje svesti na najmanju moguću mjeru s obzirom na to da je cestovni promet trenutačno prometni sektor koji najviše onečišćuje te da se u pomorskom prometu trenutačno upotrebljavaju pretežno fosilna goriva. Stoga bi stvaranje potencijalno velike potražnje za biogorivima, tekućim biogorivima i gorivima iz biomase koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje trebalo izbjeći promicanjem njihove uporabe u skladu s ovom Uredbom. U skladu s tim, zbog dodatnih emisija stakleničkih plinova i gubitka bioraznolikosti koje uzrokuju sve vrste goriva koje se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje, treba smatrati da ta goriva imaju jednake emisijske faktore kao i najnepovoljniji proces.

(14) Dugo prijelazno razdoblje povezano s razvojem i uvođenjem novih goriva i energetskih rješenja za pomorski promet zahtijeva brzo djelovanje i uspostavu jasnog i predvidljivog dugoročnog regulatornog okvira kojim će se olakšati planiranje i ulaganja svih uključenih dionika. Jasan i stabilan dugoročni regulatorni okvir olakšat će razvoj i uvođenje novih goriva i energetskih rješenja za pomorski promet te potaknuti ulaganja dionika. Takvim bi se okvirom trebala utvrditi ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima do 2050. Ta bi ograničenja s vremenom trebala postati ambicioznija kako bi odražavala očekivani tehnološki razvoj i povećanu proizvodnju obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva.

(15) Ovom bi Uredbom trebalo utvrditi metodologiju i formulu koje bi se trebale primjenjivati za izračun prosječnog godišnjeg intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu. Ta bi se formula trebala temeljiti na potrošnji goriva koju prijavljuju brodovi i pritom bi se u obzir trebali uzeti relevantni emisijski faktori tih goriva. U metodologiji bi se trebala odražavati i uporaba zamjenskih izvora energije, kao što su energija vjetra ili električna energija.

(16) Kako bi se dobila potpunija slika o okolišnoj učinkovitosti različitih izvora energije, učinkovitost goriva u pogledu emisija stakleničkih plinova trebala bi se procjenjivati na temelju pristupa „od izvora do broda”, uzimajući u obzir učinke proizvodnje, prijevoza, distribucije i uporabe energije na brodu. Time se potiče razvoj tehnologija i proizvodni procesi koji imaju manje emisije stakleničkih plinova i donose stvarne koristi u usporedbi s postojećim konvencionalnim gorivima.

(17) Učinkovitost obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva u ciklusu „od izvora do broda” trebala bi se utvrditi primjenom zadanih ili stvarnih i certificiranih emisijskih faktora koji obuhvaćaju emisije „od izvora do spremnika” i „od spremnika do broda”. Međutim, učinkovitost fosilnih goriva trebala bi se ocjenjivati samo primjenom zadanih emisijskih faktora kako je predviđeno ovom Uredbom.

(18) Potreban je sveobuhvatan pristup svim najrelevantnijim emisijama stakleničkih plinova (CO_2, CH_4 i N_2O) kako bi se promicala uporaba izvora energije koji općenito stvaraju manje ukupne emisije stakleničkih plinova. Kako bi odražavalo potencijal metana i dušikovih oksida za globalno zagrijavanje, ograničenje utvrđeno ovom Uredbom trebalo bi stoga izraziti kao „ekvivalent CO_2”.

(19) Uporabom obnovljivih izvora energije i alternativnih pogona, kao što su energija vjetra i sunca, znatno se smanjuje intenzitet stakleničkih plinova ukupne energije koja se upotrebljava na brodovima. Poteškoće pri točnom mjerenju i kvantificiranju tih izvora energije (nepostojanost uporabe energije, izravni prijenos kao pogon itd.) ne bi trebale sprečavati njihovo priznavanje u ukupnoj uporabi energije na brodu putem približnih vrijednosti njihova doprinosa energetskoj bilanci broda.

(20) Onečišćenje zraka koje uzrokuju brodovi na vezu (sumporni oksidi, dušikovi oksidi i čestice) velik je problem za obalna područja i lučke gradove. Stoga bi trebalo uvesti posebne i stroge obveze za smanjenje emisija iz brodova na vezu koji dobivaju energiju iz svojih motora tijekom boravka u luci. Prema podacima prikupljenima 2018. u okviru Uredbe (EU) 2015/757, putnički brodovi i kontejnerski brodovi kategorije su brodova s najvećom količinom emisija po brodu na vezu. U skladu s tim, problem emisija iz tih kategorija brodova trebao bi se rješavati kao prioritet.

(21) Opskrbom električnom energijom s kopna smanjuje se onečišćenje zraka koje proizvode brodovi te se smanjuje količina emisija stakleničkih plinova koje stvara

pomorski promet. Opskrba električnom energijom s kopna predstavlja opskrbu brodova na vezu energijom koja je sve čišća s obzirom na sve veći udio obnovljivih izvora energije u kombinaciji električne energije koja se upotrebljava u EU-u. Budući da je Direktivom 2014/94/EU (Direktiva o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva) obuhvaćeno samo osiguravanje mjesta priključenja na opskrbu električnom energijom s kopna, potražnja za tom tehnologijom i, posljedično, njezino uvođenje i dalje su ograničeni. Stoga bi trebalo utvrditi posebna pravila kojima se propisuje upotreba mjesta za opskrbu električnom energijom s kopna za brodove koji najviše onečišćuju.

(22) Osim opskrbe električnom energijom s kopna, i druge bi tehnologije u lukama mogle ponuditi jednake koristi za okoliš. Ako se pokaže da je uporaba alternativne tehnologije istovjetna opskrbi električnom energijom s kopna, brod bi trebao biti izuzet od obveze te opskrbe.

(23) Iz više objektivnih razloga trebalo bi isto tako predvidjeti iznimke od opskrbe električnom energijom s kopna koje je potvrdilo upravljačko tijelo luke pristajanja i koje su ograničene na neplanirana pristajanja u luke zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru, na kratkotrajne boravke brodova na vezu koji traju manje od dva sata jer je to najkraće vrijeme potrebno za priključenje te na proizvodnju energije na brodu u izvanrednim situacijama.

(24) Iznimke bi u slučaju nedostupnosti ili nekompatibilnosti sustava za opskrbu električnom energijom s kopna trebale biti ograničene ako je brodarima i upraviteljima luka dano dovoljno vremena za potrebna ulaganja, kako bi se osigurali potrebni poticaji za ta ulaganja i izbjeglo nepošteno tržišno natjecanje. Brodari bi od 2035. trebali pažljivo planirati pristajanje u luku kako bi bili sigurni da mogu obavljati svoje aktivnosti a da ne stvaraju emisije onečišćujućih tvari i stakleničkih plinova na vezu te da ne ugrožavaju okoliš u obalnim područjima i lučkim gradovima. Trebalo bi zadržati ograničen broj iznimaka u slučaju nedostupnosti ili nekompatibilnosti sustava za opskrbu električnom energijom s kopna kako bi se omogućila povremena promjena rasporeda pristajanja u lukama u zadnji čas i pristajanja u lukama s nekompatibilnom opremom.

(25) Ovom Uredbom trebalo bi uspostaviti pouzdan sustav praćenja, izvješćivanja i verifikacije kako bi se pratila usklađenost s njezinim odredbama. Kako bi se osigurala točnost podataka dostavljenih u okviru tog sustava, sustav bi se trebao na nediskriminirajući način primjenjivati na sve brodove i zahtijevati verifikaciju koju obavlja treća strana. Radi lakšeg ostvarivanja cilja ove Uredbe te kako bi se ograničilo administrativno opterećenje za društva, verifikatore i pomorska tijela, svi podaci koji su već dostavljeni za potrebe Uredbe (EU) 2015/757 trebali bi se prema potrebi upotrebljavati za provjeru usklađenosti s ovom Uredbom.

(26) Društva bi trebala biti odgovorna za praćenje i izvješćivanje o količini i vrsti energije koja se upotrebljava na brodovima u plovidbi i brodovima na vezu te za izvješćivanje o drugim relevantnim informacijama, kao što su informacije o vrsti brodskog motora ili o prisutnosti tehnologija za vjetrom potpomognutu propulziju, kako bi se dokazala usklađenost s ograničenjem intenziteta stakleničkih plinova za energiju koja se upotrebljava na brodu, kako je utvrđeno ovom Uredbom. Kako bi se verifikatorima olakšalo ispunjavanje tih obveza praćenja i izvješćivanja te postupka verifikacije, slično kao u Uredbi (EU) 2015/757, društva bi trebala dokumentirati predviđenu metodu praćenja i u planu praćenja navesti dodatne pojedinosti o primjeni pravila ove

Uredbe. Plan praćenja te prema potrebi njegove naknadne izmjene trebalo bi dostaviti verifikatoru.

(27) Certificiranje goriva ključno je za postizanje ciljeva ove Uredbe i jamčenje okolišnog integriteta obnovljivih i niskougljičnih goriva za koja se očekuje da će se upotrebljavati u pomorskom sektoru. Takvo bi se certificiranje trebalo provoditi u okviru transparentnog i nediskriminirajućeg postupka. Kako bi se olakšalo certificiranje i ograničilo administrativno opterećenje, certificiranje biogoriva, bioplina, obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika trebalo bi se oslanjati na pravila utvrđena Direktivom (EU) 2018/2001. Taj bi se pristup certificiranju trebao primjenjivati i na goriva koja se pune izvan Unije, a koja bi se trebala smatrati uvezenim gorivima, slično kao Direktiva (EU) 2018/2001. Ako društva namjeravaju odstupiti od zadanih vrijednosti predviđenih tom direktivom ili ovim novim okvirom, to bi trebalo učiniti samo kad se vrijednosti mogu certificirati u okviru jednog od dobrovoljnih sustava priznatih u skladu s Direktivom (EU) 2018/2001 (za vrijednosti „od izvora do spremnika”) ili s pomoću laboratorijskih ispitivanja ili mjerenja izravnih emisija („od spremnika do broda”).

(28) Verifikacijom koju provode akreditirani verifikatori trebala bi se osigurati točnost i potpunost praćenja i izvješćivanja koje provode društva te usklađenost s ovom Uredbom. Kako bi se osigurala nepristranost, verifikatori bi trebali biti neovisni i stručni pravni subjekti kojima akreditaciju dodjeljuju nacionalna akreditacijska tijela koja djeluju u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća[24].

(29) Na temelju podataka i informacija koje prate i prijavljuju društva, verifikatori bi trebali izračunati i utvrditi godišnji prosječni intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu i bilancu broda s obzirom na ograničenje, uključujući svaki višak ili manjak usklađenosti, kao i ispunjavanje zahtjeva za opskrbu broda na vezu električnom energijom s kopna. Verifikator bi o tim informacijama trebao obavijestiti predmetno društvo. Ako je verifikator isti subjekt kao i verifikator za potrebe Uredbe (EU) 2015/757, ta se obavijest može poslati s verifikacijskim izvješćem u skladu s tom uredbom. Predmetno društvo takve bi informacije zatim trebalo dostaviti Komisiji.

(30) Komisija bi trebala uspostaviti i osigurati funkcioniranje elektroničke baze podataka u kojoj se bilježi učinkovitost svakog broda i kojom se osigurava njegova usklađenost s ovom Uredbom. Kako bi se olakšalo izvješćivanje i ograničilo administrativno opterećenje društava, verifikatora i drugih korisnika, ta elektronička baza podataka trebala bi se temeljiti na postojećem modulu THETIS-MRV i uzeti u obzir mogućnost ponovne uporabe informacija i podataka prikupljenih za potrebe Uredbe (EU) 2015/757.

(31) Usklađenost s ovom Uredbom mogla bi ovisiti o elementima izvan kontrole društva, kao što su pitanja povezana s dostupnošću ili kvalitetom goriva. Stoga bi društvima trebalo omogućiti fleksibilnost pri prenošenju viška usklađenosti iz jedne godine u drugu ili posuđivanje viška usklađenosti iz sljedeće godine unutar određenih granica. Budući da je od velike važnosti za kvalitetu lokalnog zraka u lučkim gradovima i obalnim područjima, na opskrbu električnom energijom s kopna za brod na vezu ne bi trebalo primjenjivati slične odredbe o fleksibilnosti.

[24] Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008.).

(32) Kako bi se izbjegla ovisnost o tehnologiji i nastavilo podupirati uvođenje najuspješnijih rješenja, društvima bi trebalo dopustiti objedinjavanje učinkovitosti različitih brodova i uporabu moguće prekomjerne učinkovitosti jednog broda kako bi se nadoknadila nedostatna učinkovitost drugog broda. Time se stvara mogućnost za nagrađivanje prekomjerne usklađenosti i potiče ulaganje u naprednije tehnologije. Mogućnost odabira objedinjene usklađenosti trebala bi ostati dobrovoljna i podložna pristanku predmetnih društava.

(33) Dokument o usklađenosti („potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU") koji je izdao verifikator u skladu s postupcima utvrđenima u ovoj Uredbi trebao bi se čuvati na brodovima kao dokaz usklađenosti s ograničenjima intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu i sa zahtjevima za opskrbu električnom energijom s kopna za brodove na vezu. Verifikatori bi trebali obavijestiti Komisiju o izdavanju takvih dokumenata.

(34) Broj neusklađenih pristajanja u luku trebali bi odrediti verifikatori u skladu s nizom jasnih i objektivnih kriterija uzimajući u obzir sve relevantne informacije, uključujući vrijeme boravka, količinu svake vrste utrošene energije te primjenu bilo kojeg uvjeta za izuzeće, za svako pristajanje u luku u Uniji. Društva bi te informacije trebala staviti na raspolaganje verifikatorima u svrhu utvrđivanja usklađenosti.

(35) Ne dovodeći u pitanje mogućnost usklađivanja s pomoću odredbi o fleksibilnosti i objedinjavanju, brodovi koji ne udovoljavaju ograničenjima godišnjeg prosječnog intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu podliježu kazni koja ima odvraćajući učinak. Kazna bi trebala odgovarati razmjerima neusklađenosti i ukloniti svaku gospodarsku prednost neusklađenosti, čime bi se očuvali jednaki uvjeti u sektoru. Trebala bi se temeljiti na količini i trošku obnovljivih i niskougljičnih goriva koja su brodovi trebali upotrijebiti kako bi ispunili zahtjeve Uredbe.

(36) Kazna koja se izriče za svako neusklađeno pristajanje u luku trebala bi biti razmjerna trošku uporabe električne energije te na razini kojom će se osigurati odvraćajući učinak od uporabe izvora energije koji više onečišćuju okoliš. Kazna bi se trebala temeljiti na električnoj energiji na plovilu, izraženoj u megavatima, pomnoženoj s fiksnom kaznom izraženom u eurima po satu boravka na vezu. Zbog nedostatka točnih podataka o troškovima osiguravanja opskrbe električnom energijom s kopna u Uniji, taj bi se iznos trebao temeljiti na prosječnoj cijeni električne energije u EU-u za potrošače koji nisu kućanstva pomnoženoj s faktorom dva kako bi se uzele u obzir druge naknade povezane s pružanjem usluge, uključujući, među ostalim, troškove priključenja i elemente povrata ulaganja.

(37) Prihodi ostvareni plaćanjem kazni trebali bi se upotrebljavati za promicanje distribucije i uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru te za pomoć brodarima u ostvarivanju njihovih klimatskih i okolišnih ciljeva. U tu svrhu ti bi se prihodi trebali dodjeljivati Inovacijskom fondu iz članka 10.a stavka 8. Direktive 2003/87/EZ.

(38) Izvršenje obveza povezanih s ovom Uredbom trebalo bi se temeljiti na postojećim instrumentima, odnosno onima uspostavljenima na temelju Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[25] i Direktive 2009/21/EZ Europskog parlamenta i

[25] Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).

Vijeća[26]. Dokument kojim se potvrđuje usklađenost broda sa zahtjevima ove Uredbe trebalo bi dodati na popis svjedodžbi i dokumenata iz Priloga IV. Direktivi 2009/16/EZ.

(39) S obzirom na važnost posljedica koje mjere koje verifikatori poduzimaju u skladu s ovom Uredbom mogu imati za predmetna društva, osobito u pogledu utvrđivanja neusklađenih pristajanja u luke, izračuna iznosa kazni i odbijanja izdavanja potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU, ta bi društva trebala imati pravo podnijeti zahtjev za preispitivanje takvih mjera nadležnom tijelu u državi članici u kojoj je verifikator akreditiran. Uzimajući u obzir temeljno pravo na djelotvoran pravni lijek, sadržano u članku 47. Povelje Europske unije o temeljnim pravima, odluke koje donose nadležna tijela i upravljačka tijela luke u skladu s ovom Uredbom trebale bi podlijegati sudskom preispitivanju koje se provodi u skladu s nacionalnim pravom predmetne države članice.

(40) Kako bi se učinkovitim funkcioniranjem ove Uredbe održali jednaki uvjeti, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu izmjene popisa emisijskih faktora „od izvora do broda”, izmjene popisa primjenjivih tehnologija s nultom stopom emisija ili kriterija za njihovu uporabu, utvrđivanja pravila za provođenje laboratorijskog ispitivanja i mjerenja izravnih emisija, akreditiranja verifikatora, prilagodbe faktora kazni i načina njihova plaćanja. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(41) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća[27]. Pri utvrđivanju predložaka za standardizirane planove praćenja, uključujući tehnička pravila za njihovu ujednačenu primjenu, putem provedbenih akata, Komisija bi trebala uzeti u obzir mogućnost ponovne uporabe informacija i podataka prikupljenih za potrebe Uredbe (EU) 2015/757.

(42) S obzirom na međunarodnu dimenziju pomorskog sektora, poželjniji je globalni pristup ograničavanju intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima jer bi se zbog svojeg šireg područja primjene mogao smatrati djelotvornijim. U tom kontekstu i u cilju olakšavanja razvoja međunarodnih pravila u okviru IMO-a, Komisija bi trebala razmjenjivati relevantne informacije o provedbi ove Uredbe s IMO-om i drugim relevantnim međunarodnim tijelima, dok bi IMO-u trebalo dostaviti relevantne podneske. Ako se postigne dogovor o globalnom pristupu pitanjima koja su relevantna za ovu Uredbu, Komisija bi je trebala preispitati kako bi je, prema potrebi, uskladila s međunarodnim pravilima.

---

[26] Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave (SL L 131, 28.5.2009., str. 132.).

[27] Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

(43) Uvođenje obnovljivih i niskougljičnih goriva te zamjenskih izvora energije na brodovima koji dolaze u luke pod nadležnošću države članice EU-a, nalaze se u njima ili odlaze iz njih diljem Unije, nije cilj koji države članice mogu u potpunosti ostvariti bez rizika od uvođenja prepreka unutarnjem tržištu i narušavanja tržišnog natjecanja među lukama i među brodarima. Taj se cilj može bolje postići uvođenjem jedinstvenih pravila na razini Unije kojima se stvaraju gospodarski poticaji za brodare kako bi neometano nastavili s radom i tako ispunili obveze u pogledu uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva. Stoga Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Cilj i svrha

Ovom se Uredbom utvrđuju jedinstvena pravila o:

(a) ograničenju intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu koji dolazi u luke pod nadležnošću države članice, ostaje u njima ili odlazi iz njih; i

(b) obvezi opskrbe električnom energijom s kopna ili uporabe tehnologije s nultom stopom emisija u lukama pod nadležnošću države članice,

kako bi se povećala dosljedna uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva te zamjenskih izvora energije u cijeloj Uniji, uz istodobno osiguranje neometanog funkcioniranja pomorskog prometa i izbjegavanje narušavanja na unutarnjem tržištu.

Članak 2.

Područje primjene

Ova se Uredba primjenjuje na sve brodove teže od 5 000 bruto tona bez obzira na njihovu zastavu u odnosu na:

(a) energiju potrošenu tijekom boravka u luci pristajanja pod nadležnošću države članice;

(b) ukupnu energiju koja se upotrebljava za putovanja iz luke pristajanja pod nadležnošću države članice do luke pristajanja pod nadležnošću države članice; i

(c) polovinu energije koja se upotrebljava za putovanja od luke pristajanja ili do luke pristajanja pod nadležnošću države članice, ako je posljednja ili sljedeća luka pristajanja pod nadležnošću treće zemlje.

Ova Uredba ne primjenjuje se na ratne brodove, vojne pomoćne brodove, brodove za izlov ili preradu ribe, drvene brodove jednostavne gradnje, brodove koji nemaju mehanički pogon ni javne brodove koji se upotrebljavaju u nekomercijalne svrhe.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) „emisije stakleničkih plinova” znači ispuštanje ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4) i didušikova monoksida (N_2O) u atmosferu;

(b) „biogorivo” znači biogorivo kako je definirano u članku 2. točki 33. Direktive (EU) 2018/2001;

(c) „bioplin” znači bioplin kako je definiran u članku 2. točki 28. Direktive (EU) 2018/2001;

(d) „goriva iz recikliranog ugljika” znači goriva iz recikliranog ugljika kako su definirana u članku 2. točki 35. Direktive (EU) 2018/2001;

(e) „obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla” znači obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla kako su definirana u članku 2. točki 36. Direktive (EU) 2018/2001;

(f) „kulture za proizvodnju hrane i hrane za životinje” znači kulture za proizvodnju hrane i hrane za životinje kako su definirane u članku 2. točki 40. Direktive (EU) 2018/2001;

(g) „tehnologija s nultom stopom emisija” znači tehnologija koja ispunjava zahtjeve iz Priloga III. i ne podrazumijeva ispuštanje sljedećih stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz brodova u atmosferu: ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4), didušikova monoksida (N_2O), sumporovih oksida (SO_x), dušikovih oksida (NO_x) i čestica;

(h) „zamjenski izvori energije” znači obnovljiva energija vjetra ili sunca proizvedena na brodu ili opskrba električnom energijom s kopna;

(i) „luka pristajanja” znači luka pristajanja kako je definirana u članku 3. točki (b) Uredbe (EU) 2015/757;

(j) „putovanje” znači putovanje kako je definirano u članku 3. točki (c) Uredbe (EU) 2015/757;

(k) „društvo” znači društvo kako je definirano u članku 3. točki (d) Uredbe (EU) 2015/757;

(l) „bruto tonaža” (BT) znači bruto tonaža kako je definirana u članku 3. točki (e) Uredbe (EU) 2015/757;

(m) „brod na vezu” znači brod na vezu kako je definiran u članku 3. točki (n) Uredbe (EU) 2015/757;

(n) „uporaba energije na brodu” znači količina energije, izražena u megadžulima (MJ), koja se upotrebljava za pogon broda i rad bilo koje brodske opreme, na moru ili na vezu;

(o) „intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu” znači količina emisija stakleničkih plinova, izražena u gramima ekvivalenta CO_2, utvrđena na osnovi „od izvora do broda”, po megadžulu energije koja se upotrebljava na brodu;

(p) „od izvora do broda” znači metoda izračuna emisija kojom se u obzir uzima učinak stakleničkih plinova u proizvodnji, prijevozu, distribuciji i uporabi energije na brodu, među ostalim tijekom izgaranja;

(q) „emisijski faktor” znači prosječni stupanj emisije stakleničkog plina u odnosu na podatke o djelatnosti toka izvora, pod pretpostavkom potpune oksidacije pri izgaranju i potpune konverzije pri svim ostalim kemijskim reakcijama;

(r) „opskrba električnom energijom s kopna” znači sustav koji obuhvaća postrojenja na brodu i kopnu namijenjen za opskrbu brodova na vezu električnom energijom niskog ili visokog napona izmjenične ili istosmjerne struje i koji izravno napaja glavnu rasklopnu ploču broda radi napajanja pri hladnom pogonu i radu ili radi punjenja sekundarnih baterija;

(s) „verifikator” znači pravni subjekt koji provodi aktivnosti verifikacije, a kojem akreditaciju dodjeljuje nacionalno akreditacijsko tijelo u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008 i ovom Uredbom;

(t) „razdoblje izvješćivanja” znači razdoblje izvješćivanja kako je definirano u članku 3. točki (m) Uredbe (EU) 2015/757;

(u) „potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU” znači potvrda specifična za pojedini brod koju verifikator izdaje društvu, a kojom se potvrđuje da je taj brod usklađen s ovom Uredbom u određenom razdoblju izvješćivanja;

(v) „putnički brod” znači brod koji prevozi više od 12 putnika, uključujući brodove za kružna putovanja, brza putnička plovila i brodove opremljene tehnologijom koja cestovnim i željezničkim vozilima omogućuje ukrcavanje na plovilo i iskrcavanje s plovila;

(w) „kontejnerski brod” znači brod koji je dizajniran isključivo za prijevoz kontejnera u teretnom prostoru ili na palubi;

(x) „neusklađeno pristajanje u luku” znači pristajanje u luku tijekom kojeg brod ne ispunjava zahtjeve iz članka 5. stavka 1. i tijekom kojeg se ne primjenjuje nijedna iznimka iz članka 5. stavka 3.;

(y) „najnepovoljniji proces” znači proces dobivanja bilo kojeg goriva koji uzrokuje najveće emisije ugljika;

(z) „ekvivalent CO_2” znači metrička mjera koja se upotrebljava za izračun emisija CO_2, CH_4 i N_2O na temelju njihova potencijala za globalno zagrijavanje, pretvaranjem količina CH_4 i N_2O u ekvivalentnu količinu ugljikova dioksida s istim potencijalom za globalno zagrijavanje;

(aa) „bilanca usklađenosti” znači mjera za prekomjernu ili nedovoljnu usklađenost broda s obzirom na granične vrijednosti prosječnog godišnjeg intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu, a izračunava se u skladu s Prilogom V.;

(bb) „višak usklađenosti” znači bilanca usklađenosti s pozitivnom vrijednošću;

(cc) „manjak usklađenosti” znači bilanca usklađenosti s negativnom vrijednošću;

(dd) „ukupna bilanca usklađenosti cjeline” znači zbroj bilanci usklađenosti svih brodova objedinjenih u cjelinu;

(ee) „upravljačko tijelo luke” znači svako javno ili privatno tijelo kako je definirano u članku 2. točki 5. Uredbe (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća[28].

POGLAVLJE II.

ZAHTJEVI U POGLEDU ENERGIJE KOJA SE UPOTREBLJAVA NA BRODOVIMA

Članak 4.

Ograničenje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu

1. Godišnji prosječni intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu tijekom razdoblja izvješćivanja ne smije prelaziti ograničenje iz stavka 2.

2. Ograničenje iz stavka 1. izračunava se umanjenjem referentne vrijednosti od [X grama ekvivalenta CO_2 po MJ]* za sljedeći postotak:

   – –2 % od 1. siječnja 2025.,

   – –6 % od 1. siječnja 2030.,

   – –13 % od 1. siječnja 2035.,

   – –26 % od 1. siječnja 2040.,

   – –59 % od 1. siječnja 2045.,

   – –75 % od 1. siječnja 2050.

   [Zvjezdica: referentna vrijednost koja će se izračunati u kasnijoj fazi zakonodavnog postupka primjenom metodologije i zadanih vrijednosti utvrđenih u Prilogu I. Uredbi (EU) 2015/757 odgovara prosječnom intenzitetu stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima flote 2020. utvrđenom na temelju podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje u okviru te uredbe.]

3. Intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu izračunava se kao količina emisija stakleničkih plinova po jedinici energije u skladu s metodologijom navedenom u Prilogu I.

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga II. kako bi se uključili emisijski faktori „od izvora do broda” povezani sa svim novim izvorima energije ili radi prilagodbe postojećih emisijskih faktora kako bi se osigurala dosljednost s budućim međunarodnim normama ili zakonodavstvom Unije u području energetike.

Članak 5.

Dodatni zahtjevi za nulte stope emisija iz energije koja se upotrebljava na vezu

[28] Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka (SL L 57, 3.3.2017., str. 1.).

1. Od 1. siječnja 2030. brod na vezu u luci pristajanja pod nadležnošću države članice priključuje se na opskrbu električnom energijom s kopna i upotrebljava je za sve potrebe za energijom dok je na vezu.

2. Stavak 1. primjenjuje se na:

   (a) kontejnerske brodove;

   (b) putničke brodove.

3. Stavak 1. ne primjenjuje se na brodove:

   (a) koji su na vezu manje od dva sata, računajući prema satu odlaska i dolaska praćenog u skladu s člankom 14.;

   (b) na kojima se upotrebljavaju tehnologije s nultom stopom emisija, kako je navedeno u Prilogu III.;

   (c) koji zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru moraju neplanirano pristati u luku;

   (d) koji se ne mogu priključiti na opskrbu električnom energijom s kopna zbog nedostupnosti mjestâ priključenja u luci;

   (e) koji se ne mogu priključiti na opskrbu električnom energijom s kopna jer postrojenje u luci nije kompatibilno s brodskom opremom za opskrbu električnom energijom s kopna;

   (f) na kojima je tijekom ograničenog razdoblja potrebna proizvodnja energije na brodu, u izvanrednim situacijama koje predstavljaju neposrednu opasnost za život, brod, okoliš ili zbog drugih razloga više sile.

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga III. kako bi se, s obzirom na znanstveni i tehnički napredak, u popis primjenjivih tehnologija s nultom stopom emisija ili kriterije za njihovu uporabu uvrstila upućivanja na nove tehnologije ako se te nove tehnologije smatraju istovrijednima tehnologijama navedenima u tom prilogu.

5. Upravljačko tijelo luke pristajanja utvrđuje primjenjuju li se iznimke iz stavka 3. te izdaje ili odbija izdati potvrdu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Prilogu IV.

6. Od 1. siječnja 2035. iznimke navedene u stavku 3. točkama (d) i (e) ne mogu se primjenjivati na određeni brod više od ukupno pet puta tijekom jedne godine izvješćivanja. Ako društvo dokaže da objektivno nije moglo znati da se brod neće moći priključiti iz razloga navedenih u stavku 3. točkama (d) i (e), pristajanje u luku ne uzima se u obzir pri utvrđivanju usklađenosti s ovom odredbom.

7. Na brodu se dokumentiraju izvanredne situacije iz stavka 3. točke (f) koje dovode do potrebe za uporabom brodskih generatora i prijavljuju se upravljačkom tijelu luke.

POGLAVLJE III.

ZAJEDNIČKA NAČELA I CERTIFICIRANJE

Članak 6.

Zajednička načela praćenja i izvješćivanja

1. U skladu s člancima od 7. do 9. društva tijekom razdoblja izvješćivanja prate relevantne podatke za svaki svoj brod i izvješćuju o njima. To praćenje i izvješćivanje provode u svim lukama u nadležnosti države članice i za sva putovanja u luku ili iz luke u nadležnosti države članice.

2. Praćenje i izvješćivanje moraju biti potpuni i obuhvaćati energiju koja se upotrebljava na brodovima dok su brodovi na moru i na vezu. Društva primjenjuju prikladne mjere za izbjegavanje svih propusta u podacima tijekom razdoblja izvješćivanja.

3. Praćenje i izvješćivanje moraju biti dosljedni i usporedivi kroz vrijeme. U tu svrhu društva primjenjuju iste metodologije praćenja i skupove podataka koji podliježu izmjenama koje ocijeni verifikator. Društva pružaju razumno jamstvo cjelovitosti podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje.

4. Društva pribavljaju, bilježe, sastavljaju, analiziraju i dokumentiraju podatke o praćenju, uključujući pretpostavke, poveznice, emisijske faktore i podatke o aktivnosti, na transparentan i točan način koji verifikatoru omogućuje određivanje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima.

5. Pri provedbi aktivnosti praćenja i izvješćivanja utvrđenih u člancima od 7. do 9. i članku 14. ove Uredbe upotrebljavaju se, prema potrebi, informacije i podaci prikupljeni za potrebe Uredbe (EU) 2015/757.

Članak 7.

Plan praćenja

1. Društva do 31. kolovoza 2024. za svaki od svojih brodova verifikatorima podnose plan praćenja u kojem je navedena metoda, odabrana među metodama iz Priloga I., za praćenje količine, vrste i emisijskog faktora energije koja se upotrebljava na brodovima te izvješćivanje o njima, kao i druge relevantne informacije.

2. Za brodove koji su prvi put nakon 31. kolovoza 2024. ušli u područje primjene ove Uredbe, društva verifikatoru podnose plan praćenja bez nepotrebne odgode, a najkasnije dva mjeseca nakon prvog pristajanja svakog broda u luku pod nadležnošću države članice.

3. Plan praćenja sastoji se od potpune i transparentne dokumentacije i sadržava barem sljedeće elemente:

   (a) identifikaciju i vrstu broda, uključujući njegovo ime, njegov identifikacijski broj pri IMO-u, njegovu luku upisa ili matičnu luku te ime brodovlasnika;

   (b) ime društva i adresu, broj telefona i e-adresu osobe za kontakt;

   (c) opis ugrađenih brodskih sustava za pretvorbu energije i povezanu snagu izraženu u megavatima (MW);

   (d) napomenu da je na brod ugrađena certificirana oprema koja omogućuje priključenje na opskrbu električnom energijom s kopna pri određenom naponu i frekvenciji, uključujući uređaje navedene u normama IEC/IEEE 80005-1 (visoki napon) i IEC/IEEE 80005-3 (niski napon), ili da je opremljen zamjenskim izvorima energije ili tehnologijom s nultom stopom emisija kako je navedeno u Prilogu III.;

   (e) opis predviđenih izvora energije koji će se upotrebljavati na brodu tijekom plovidbe i na vezu kako bi se ispunili zahtjevi iz članaka 4. i 5.;

(f) opis postupaka za praćenje potrošnje goriva broda i energije dobivene iz zamjenskih izvora ili tehnologije s nultom stopom emisija kako je navedeno u Prilogu III.;

(g) emisijske faktore „od izvora do broda” iz Priloga II.;

(h) opis postupaka za praćenje cjelovitosti popisa putovanja;

(i) opis postupaka koji se primjenjuju za utvrđivanje podataka o aktivnostima po putovanju, uključujući postupke, odgovornosti, formule i izvore podataka za utvrđivanje i bilježenje vremena provedenog na moru između luke odlaska i luke dolaska te vremena provedenog na vezu;

(j) opis postupaka, sustava i odgovornosti upotrijebljenih za ažuriranje svih podataka iz plana praćenja tijekom razdoblja izvješćivanja;

(k) opis metode koja se upotrebljava za utvrđivanje zamjenskih podataka za ispravljanje propusta u podacima;

(l) reviziju tahografskog listića za bilježenje svih podataka o povijesti revizije.

4. Društva se koriste standardiziranim planovima praćenja koji se temelje na predlošcima. Komisija provedbenim aktima utvrđuje te predloške i tehnička pravila za njihovu ujednačenu primjenu. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

Članak 8.

Izmjene plana praćenja

1. Društva redovito, a najmanje jedanput na godinu, provjeravaju odražava li plan praćenja broda narav i funkcioniranje broda i mogu li se neki od podataka koje sadržava poboljšati.

2. Društva izmjenjuju plan praćenja u svakoj od sljedećih situacija:

(a) u slučaju promjene društva;

(b) ako se upotrebljavaju novi sustavi za pretvorbu energije, nove vrste energije, uključujući zamjenske izvore energije ili tehnologiju s nultom stopom emisija, kako je navedeno u Prilogu III.;

(c) ako promjena dostupnosti podataka zbog uporabe novih vrsta mjerne opreme, novih metoda uzimanja uzoraka ili metoda analize ili iz bilo kojeg drugog razloga može utjecati na točnost prikupljenih podataka;

(d) ako se utvrdi da su podaci iz primijenjene metode praćenja netočni;

(e) ako se za bilo koji dio plana praćenja utvrdi da nije u skladu sa zahtjevima ove Uredbe pa verifikator zahtijeva od društva da ga revidira.

3. Društva bez odgode obavještavaju verifikatore o svakom prijedlogu izmjene plana praćenja.

4. Izmjene plana praćenja iz stavka 2. točaka (b), (c) i (d) ovog članka podložne su ocjenjivanju verifikatora. Nakon ocjenjivanja verifikator obavješćuje predmetno društvo o tome jesu li te izmjene u skladu s člankom 6.

Članak 9.

Certificiranje biogoriva, bioplina, obnovljivih tekućih i plinovitih goriva nebiološkog podrijetla namijenjenih za uporabu u prometu i goriva iz recikliranog ugljika

1. Ako se biogoriva, bioplin, obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika, kako su definirana u Direktivi (EU) 2018/2001, trebaju uzeti u obzir za potrebe iz članka 4. stavka 1. ove Uredbe, primjenjuju se sljedeća pravila:

   (a) emisijski faktori stakleničkih plinova za biogoriva i bioplin koji ispunjavaju kriterije održivosti i uštede stakleničkih plinova utvrđene u članku 29. Direktive (EU) 2018/2001 određuju se u skladu s metodologijama utvrđenima u toj direktivi;

   (b) emisijski faktori stakleničkih plinova za obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika koji su u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija stakleničkih plinova utvrđenima u članku 27. stavku 3. Direktive (EU) 2018/2001 utvrđuju se u skladu s metodologijama utvrđenima u toj direktivi;

   (c) smatra se da biogoriva i bioplin koji nisu u skladu s točkom (a) ili koji su proizvedeni iz kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje imaju iste emisijske faktore kao i najnepovoljniji proces dobivanja fosilnih goriva koji se primjenjuje na ovu vrstu gorivâ;

   (d) smatra se da obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika koja nisu u skladu s točkom (b) imaju iste emisijske faktore kao i najnepovoljniji proces dobivanja fosilnih goriva koji se primjenjuje na ovu vrstu gorivâ.

2. Društva dostavljaju točne i pouzdane podatke o intenzitetu emisija stakleničkih plinova i svojstvima održivosti biogoriva, bioplina, obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika, koji se provjeravaju u okviru programa koji priznaje Komisija u skladu s člankom 30. stavcima 5. i 6. Direktive (EU) 2018/2001.

3. Društva imaju pravo odstupiti od utvrđenih zadanih vrijednosti za emisijske faktore „od spremnika do broda” pod uvjetom da su stvarne vrijednosti potvrđene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerenjima izravnih emisija. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem pravila za provođenje laboratorijskog ispitivanja i mjerenja izravnih emisija.

POGLAVLJE IV.

VERIFIKACIJA I AKREDITACIJA

Članak 10.

Aktivnosti verifikacije

1. Verifikator ocjenjuje usklađenost plana praćenja sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 6. do 9. Ako se ocjenom verifikatora utvrde neusklađenosti s tim zahtjevima, predmetno društvo revidira plan praćenja na odgovarajući način i revidirani plan dostavlja verifikatoru na završno ocjenjivanje prije početka razdoblja izvješćivanja. Predmetno društvo dogovara se s verifikatorom o vremenskom okviru

koji je potreban za provođenje tih revizija. Taj vremenski okvir ni u kojem slučaju ne smije premašivati početak razdoblja izvješćivanja.

2. Verifikator ocjenjuje usuklađenost dostavljenih informacija sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 6. do 9. i prilozima I., II. i III. prije izvođenja postupaka iz članka 15. stavka 2.

3. Ako se u ocjenjivanju u okviru verifikacije utvrde netočnosti ili neusuklađenosti s ovom Uredbom, verifikator o tome pravodobno obavješćuje predmetno društvo. To društvo zatim ispravlja netočnosti ili neusklađenosti kako bi se postupak verifikacije mogao dovršiti na vrijeme.

Članak 11.

Opće obveze i načela za verifikatore

1. Verifikator je neovisan o društvu ili brodaru te aktivnosti iz ove Uredbe provodi u javnom interesu. U tu svrhu ni verifikator ni bilo koji dio istog pravnog subjekta ne smije biti društvo ni brodar, vlasnik društva niti biti u vlasništvu društva, niti verifikator smije biti povezan s društvom koje bi moglo utjecati na njegovu neovisnost i nepristranost.

2. Verifikator ocjenjuje pouzdanost, vjerodostojnost i točnost podataka i informacija povezanih s količinom, vrstom i emisijskim faktorom energije koja se upotrebljava na brodovima, osobito:

   (a) raspodjelu potrošnje goriva i uporabu zamjenskih izvora energije po putovanjima;

   (b) prijavljene podatke o potrošnji goriva i povezanim mjerenjima i izračunima;

   (c) odabir i primjenu emisijskih faktora;

   (d) opskrbu električnom energijom s kopna ili postojanje iznimaka potvrđenih u skladu s člankom 5. stavkom 5.

3. Ocjena iz stavka 2. temelji se na sljedećim razmatranjima:

   (a) prijavljeni su podaci u skladu s procijenjenim podacima koji se temelje na podacima o praćenju broda i značajkama kao što je ugrađena snaga motora;

   (b) u prijavljenim podacima nema nedosljednosti, posebno u pogledu usporedbe ukupne količine goriva koje godišnje kupuje svaki pojedini brod i ukupne potrošnje goriva tijekom putovanja;

   (c) prikupljanje podataka obavljeno je u skladu s primjenjivim pravilima; i

   (d) odgovarajući podaci o brodu potpuni su i dosljedni.

Članak 12.

Postupci verifikacije

1. Verifikator utvrđuje moguće rizike povezane s postupkom praćenja i izvješćivanja uspoređivanjem prijavljene količine, vrste i emisijskog faktora energije koja se upotrebljava na brodu s podacima procijenjenima na temelju podataka o praćenju broda i značajkama kao što je ugrađena snaga motora. U slučaju otkrivanja znatnih odstupanja verifikator provodi daljnje analize.

2. Verifikator utvrđuje moguće rizike povezane s različitim koracima u izračunu pregledom svih izvora podataka i metodologija koje primjenjuje društvo.

3. Verifikator uzima u obzir sve djelotvorne metode za kontrolu rizika koje primjenjuje predmetno društvo radi smanjenja razina nesigurnosti povezanih s preciznošću specifičnom za primijenjene metode praćenja.

4. Predmetno društvo verifikatoru ustupa sve dodatne informacije koje mu omogućuju provedbu postupaka verifikacije. Verifikator u postupku verifikacije može provoditi provjere kako bi utvrdio pouzdanost prijavljenih podataka i informacija.

Članak 13.

Akreditacija verifikatora

1. Za aktivnosti u području primjene ove Uredbe verifikatore akreditira nacionalno akreditacijsko tijelo na temelju Uredbe (EZ) br. 765/2008.

2. Ako u ovoj Uredbi nisu utvrđene posebne odredbe o akreditaciji verifikatora, primjenjuju se odgovarajuće odredbe iz Uredbe (EZ) br. 765/2008.

3. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem dodatnih metoda i kriterija za akreditaciju verifikatora. Metode navedene u tim delegiranim aktima temelje se na načelima verifikacije iz članaka 10. i 11. i odgovarajućim međunarodno prihvaćenim standardima.

POGLAVLJE V.

BILJEŽENJE, VERIFIKACIJA, IZVJEŠĆIVANJE I OCJENJIVANJE USKLAĐENOSTI

Članak 14.

Praćenje i bilježenje

1. Na temelju plana praćenja iz članka 7. i nakon ocjenjivanja tog plana koje provodi verifikator, za svaki brod koji dolazi u luku pristajanja ili odlazi iz nje i za svako putovanje u luku pristajanja pod nadležnošću države članice ili iz nje društva bilježe sljedeće informacije:

   (a) luku odlaska i luku dolaska, uključujući datum i sat odlaska i dolaska i vrijeme provedeno na vezu;

   (b) za svaki brod na koji se primjenjuje zahtjev iz članka 5. stavka 1. priključivanje na izvor električne energije na kopnu i uporaba te energije ili postojanje neke od iznimaka navedenih u članku 5. stavku 3.;

   (c) količinu svake vrste goriva potrošenog na vezu i na moru;

   (d) emisijske faktore „od izvora do broda” za svaku vrstu goriva potrošenog na vezu i na moru, raščlanjene prema emisijama „od izvora do spremnika”, emisijama „od spremnika do broda” i fugitivnim emisijama, koji obuhvaćaju sve relevantne stakleničke plinove;

   (e) količinu svake vrste energije iz zamjenskih izvora potrošene na vezu i na moru.

2. Društva svake godine bilježe informacije i podatke navedene u stavku 1. na transparentan način koji verifikatoru omogućuje provjeru usklađenosti s ovom Uredbom.

3. Društva svake godine do 30. ožujka verifikatoru dostavljaju informacije iz stavka 1.

Članak 15.

Verifikacija i izračun

1. Nakon verifikacije utvrđene u člancima od 10. do 12., verifikator ocjenjuje kvalitetu, potpunost i točnost informacija koje je društvo dostavilo u skladu s člankom 14. stavkom 3.

2. Na temelju informacija verificiranih u skladu sa stavkom 1. verifikator:

   (a) izračunava, primjenom metode navedene u Prilogu I., godišnji prosječni intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na predmetnom brodu;

   (b) izračunava, primjenom formule navedene u Prilogu V., bilancu usklađenosti broda;

   (c) izračunava broj neusklađenih pristajanja u luku u prethodnom razdoblju izvješćivanja, uključujući vrijeme provedeno na vezu za svako neusklađeno pristajanje u luku;

   (d) izračunava iznos kazni iz članka 20. stavaka 1. i 2.

3. Verifikator društvu dostavlja informacije iz stavka 2.

Članak 16.

Baza podataka o usklađenosti i izvješćivanje

1. Komisija uspostavlja elektroničku bazu podataka o usklađenosti za praćenje usklađenosti s člancima 4. i 5., osigurava njezino funkcioniranje i ažurira je. Baza podataka o usklađenosti upotrebljava se za bilježenje bilanci usklađenosti brodova i uporabe mehanizama fleksibilnosti iz članaka 17. i 18. Dostupna je društvima, verifikatorima, nadležnim tijelima i Komisiji.

2. Komisija provedbenim aktima utvrđuje pravila za prava pristupa te funkcionalne i tehničke specifikacije baze podataka o usklađenosti. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.

3. Društvo do 30. travnja svake godine u bazu podataka o usklađenosti za svaki od svojih brodova bilježi informacije iz članka 15. stavka 2. kako ih je utvrdio verifikator te informacije koje omogućuju identifikaciju broda, društva i verifikatora koji je proveo ocjenjivanje.

Članak 17.

Akumuliranje i posuđivanje viška usklađenosti među razdobljima izvješćivanja

1. Ako brod ima višak usklađenosti u razdoblju izvješćivanja, društvo ga može akumulirati u bilancu usklađenosti tog broda za sljedeće razdoblje izvješćivanja. Društvo bilježi akumuliranje viška usklađenosti za sljedeće razdoblje izvješćivanja u bazu podataka o usklađenosti, što mora odobriti njegov verifikator. Nakon izdavanja

potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU, društvo više ne smije akumulirati višak usklađenosti.

2. Ako brod ima manjak usklađenosti u razdoblju izvješćivanja, društvo može posuditi višak usklađenosti u odgovarajućem iznosu iz sljedećeg razdoblja izvješćivanja. Posuđeni višak usklađenosti dodaje se bilanci broda u razdoblju izvješćivanja i oduzima od bilance tog broda u sljedećem razdoblju izvješćivanja. Iznos koji se oduzima u sljedećem razdoblju izvješćivanja jednak je posuđenom višku usklađenosti pomnoženom s 1,1. Višak usklađenosti ne smije se posuđivati:

   (a) u iznosu koji za više od 2 % prelazi ograničenje iz članka 4. stavka 2., pomnoženo s potrošnjom energije broda izračunanom u skladu s Prilogom I.;

   (b) u dva uzastopna razdoblja izvješćivanja.

3. Društvo do 30. travnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja u bazu podataka o usklađenosti bilježi posuđeni višak usklađenosti, nakon što ga je odobrio njegov verifikator.

Članak 18.

Objedinjavanje usklađenosti

1. Bilance usklađenosti dvaju ili više brodova koje verificira isti verifikator mogu se objediniti u svrhu ispunjavanja zahtjevâ iz članka 4. Bilanca usklađenosti broda ne smije biti uključena u više od jedne cjeline u istom razdoblju izvješćivanja.

2. Društvo do 30. ožujka godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja obavješćuje verifikatora o namjeri uključivanja bilance usklađenosti broda u cjelinu za neposredno prethodno razdoblje izvješćivanja. Ako brodove udružene u cjelinu kontroliraju dva ili više društava, društva šalju zajedničku obavijest verifikatoru.

3. Verifikator do 30. travnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja u bazu podataka o usklađenosti bilježi objedinjavanje u cjelinu. Sastav cjeline ne smije se mijenjati nakon tog datuma.

4. U slučaju objedinjene usklađenosti u skladu sa stavkom 1. ovog članka i za potrebe članka 15. stavka 2. točke (b), društvo može odlučiti kako raspodijeliti ukupnu bilancu usklađenosti cjeline na svaki pojedini brod, pod uvjetom da se poštuje ukupna bilanca usklađenosti cjeline. Ako brodove udružene u cjelinu kontroliraju dva ili više društava, ukupna bilanca usklađenosti cjeline raspodjeljuje se u skladu s metodom navedenom u zajedničkoj obavijesti.

5. Ako prosječna bilanca usklađenosti cjeline rezultira viškom usklađenosti za pojedinačni brod, primjenjuje se članak 17. stavak 1.

6. Članak 17. stavak 2. ne primjenjuje se na brod čija je bilanca usklađenosti uključena u cjelinu.

7. Nakon izdavanja potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU društvo više ne smije uključiti bilancu usklađenosti broda u cjelinu.

Članak 19.

Potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU

1. Verifikator do 30. lipnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja predmetnom brodu izdaje potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU, pod

uvjetom da brod, nakon moguće primjene članaka 17. i 18., nema manjak usklađenosti te da nema neusklađenih pristajanja u luku.

2. Potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU sadržava sljedeće informacije:

   (a) identitet broda (ime, identifikacijski broj prema IMO-u, luku upisa ili matičnu luku);

   (b) ime, adresu i glavno mjesto poslovanja brodovlasnika;

   (c) identitet verifikatora;

   (d) datum izdavanja te potvrde, njezino razdoblje valjanosti i razdoblje izvješćivanja na koje se odnosi.

3. Potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU vrijedi 18 mjeseci nakon završetka razdoblja izvješćivanja.

4. Verifikator bez odgode obavješćuje Komisiju i državu zastave o izdavanju svake potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

5. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju obrasci potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU, uključujući elektroničke obrasce. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 27. stavka 2.

Članak 20.

Kazne

1. Ako 1. svibnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja brod ima manjak usklađenosti, društvo plaća kaznu. Verifikator izračunava iznos kazne na temelju formule navedene u Prilogu V.

2. Društvo plaća kaznu za svako neusklađeno pristajanje u luku. Verifikator izračunava iznos kazne množenjem iznosa od 250 EUR s megavatima snage motora ugrađenog na brodu i brojem sati provedenih na vezu.

3. Neovisno o članku 19. stavku 1., verifikator izdaje potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU nakon što su plaćene kazne iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Mjere iz ovog članka i dokaz o plaćanjima u skladu s člankom 21. upisuju se u potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga V. u cilju prilagodbe formule iz stavka 1. ovog članka i izmjene iznosa fiksne kazne utvrđene u stavku 2. ovog članka, uzimajući u obzir kretanja troškova energije.

Članak 21.

Dodjeljivanje kazni kako bi se poduprla uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru

1. Kazne iz članka 20. stavka 1. i članka 20. stavka 2. dodjeljuju se kako bi se poduprli zajednički projekti čiji je cilj brzo uvođenje obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru. Projektima koji se financiraju iz sredstava prikupljenih od kazni potiče se proizvodnja većih količina obnovljivih i niskougljičnih goriva za pomorski sektor, olakšava se izgradnja odgovarajućih postrojenja za punjenje goriva ili priključaka za opskrbu električnom energijom u lukama te se podupire razvoj,

ispitivanje i uvođenje najinovativnijih europskih tehnologija u flotu kako bi se postiglo znatno smanjenje emisija.

2. Prihodi ostvareni od kazni iz stavka 1. dodjeljuju se Inovacijskom fondu iz članka 10.a stavka 8. Direktive 2003/87/EZ. Ti prihodi čine vanjske namjenske prihode u skladu s člankom 21. stavkom 5. Financijske uredbe i izvršavaju se u skladu s pravilima koja se primjenjuju na Inovacijski fond.

3. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe u pogledu načina plaćanja kazni iz članka 20. stavka 1. i članka 20. stavka 2.

Članak 22.

Obveza držanja valjane potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU na brodu

1. Na brodovima koji pristaju u luku pod nadležnošću države članice mora se držati valjana potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

2. Potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU izdana za predmetni brod u skladu s člankom 19. dokaz je usklađenosti s ovom Uredbom.

Članak 23.

Izvršenje

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice priopćuju Komisiji te odredbe do [dd.mm.20xx.] te bez odgode priopćuju Komisiji sve naknadne izmjene.

2. Svaka država članica osigurava da svaka inspekcija broda u luci u njezinoj nadležnosti izvršena u skladu s Direktivom 2009/16/EZ obuhvaća provjeru da se na brodu drži valjana potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

3. Ako za brod nije predočena valjana potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU tijekom dvaju ili više uzastopnih razdoblja izvješćivanja i ako se drugim izvršnim mjerama nije osigurala usklađenost, nadležno tijelo države članice u kojoj je luka pristajanja može, nakon što je predmetnom društvu omogućilo da dostavi primjedbe, izdati nalog o protjerivanju. Nadležno tijelo države članice obavješćuje Komisiju, druge države članice i predmetnu državu zastave o izdanom nalogu o protjerivanju. Sve države članice, osim države članice pod čijom zastavom brod plovi, odbijaju ulazak broda za koji je izdan nalog o protjerivanju u sve svoje luke dok društvo ne ispuni svoje obveze. Ako brod plovi pod zastavom države članice, predmetna država članica, nakon što je predmetnom društvu omogućila da dostavi primjedbe, nalaže zabranu plovidbe dok društvo ne ispuni svoje obveze.

4. Ispunjavanje tih obveza potvrđuje se valjanom potvrdom o usklađenosti u okviru sustava FuelEU koja se upućuje nadležnom nacionalnom tijelu koje je izdalo nalog o protjerivanju. Ovim stavkom ne dovode se u pitanje odredbe međunarodnog prava koje se primjenjuju u slučaju brodova u nevolji.

5. O sankcijama bilo koje države članice protiv određenog broda obavješćuju se Komisija, ostale države članice i predmetna država zastave.

Članak 24.

Pravo na preispitivanje

1. Društva imaju pravo zatražiti preispitivanje izračuna i mjera koje im je izrekao verifikator u skladu s ovom Uredbom, uključujući odbijanje izdavanja potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU u skladu s člankom 19. stavkom 1.
2. Zahtjev za preispitivanje podnosi se nadležnom tijelu države članice u kojoj je verifikator akreditiran u roku od mjesec dana od kada je verifikator priopćio rezultat izračuna ili mjeru. Odluka nadležnog tijela podliježe sudskom preispitivanju.
3. Odluke koje donosi upravljačko tijelo luke u skladu s ovom Uredbom podliježu sudskom preispitivanju.

Članak 25.

Nadležna tijela

Države članice imenuju jedno ili više nadležnih tijela odgovornih za primjenu i izvršenje ove Uredbe („nadležna tijela”). Ta tijela dostavljaju Komisiji svoje nazive i podatke za kontakt. Komisija na svojoj internetskoj stranici objavljuje popis nadležnih tijela.

POGLAVLJE VI.

DELEGIRANE I PROVEDBENE OVLASTI TE ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 26.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 6., članka 5. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4. i članka 21. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja ove Uredbe na snagu].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 7., članka 5. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4. i članka 21. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 7., članka 5. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4. i članka 21. stavka 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 27.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) osnovan Uredbom (EZ) 2099/2002 Europskog parlamenta i Vijeća[29]. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011. Kada se mišljenje odbora treba dobiti pisanim postupkom, navedeni postupak završava bez rezultata kada u roku za davanje mišljenja to odluči predsjednik odbora.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 28.

Izvješćivanje i preispitivanje

1. Komisija do 1. siječnja 2030. izvješćuje Europski parlament i Vijeće o rezultatima evaluacije funkcioniranja ove Uredbe, razvoju tehnologija i tržišta za obnovljiva i niskougljična goriva u pomorskom prometu i njezinu učinku na pomorski sektor Unije. Komisija će razmotriti moguće izmjene:
   (a) ograničenja iz članka 4. stavka 2.;
   (b) vrsta brodova na koje se primjenjuje članak 5. stavak 1.;
   (c) iznimaka navedenih u članku 5. stavku 3.

Članak 29.

Izmjene Direktive 2009/16/EZ

Sljedeća točka dodaje se popisu utvrđenom u Prilogu IV. Direktivi 2009/16/EZ: „51. Potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU izdana u skladu s Uredbom (EU) xxxx o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu.”

Članak 30.

Stupanje na snagu

[29] Uredba (EZ) br. 2099/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. studenoga 2002. o osnivanju Odbora za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) i o izmjeni uredaba o pomorskoj sigurnosti i sprečavanju onečišćenja s brodova (SL L 324, 29.11.2002., str. 1.).

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*. Primjenjuje se od 1. siječnja 2025.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*