EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 7. 2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Návrh

# NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

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

# DÔVODOVÁ SPRÁVA

## 1. KONTEXT NÁVRHU

### • Dôvody a ciele návrhu

Námorná doprava prispieva približne k 75 % objemu zahraničného obchodu EÚ a 31 % objemu obchodu v rámci EÚ, preto predstavuje základný prvok dopravného systému Európy a zohráva kľúčovú úlohu v európskom hospodárstve. Každý rok sa v prístavoch EÚ nalodí alebo vylodí približne 400 miliónov cestujúcich vrátane približne 14 miliónov cestujúcich na výletných lodiach. Námorná doprava plní dôležitú úlohu pri zabezpečovaní prepojenia ostrovov a okrajových námorných regiónov so zvyškom jednotného trhu.[1] Účinné námorné dopravné spojenia sú nevyhnutné pre mobilitu občanov EÚ, pri rozvoji regiónov EÚ a pre hospodárstvo EÚ ako celku.

Odvetvie námornej dopravy funguje v prostredí otvorených trhov a medzinárodnej hospodárskej súťaže. Služby námornej dopravy v rámci EÚ sú otvorené pre všetkých majiteľov lodí v EÚ, služby námornej dopravy medzi členskými štátmi EÚ a medzi členskými štátmi EÚ a tretími krajinami (krajinami mimo EÚ) môžu poskytovať prevádzkovatelia všetkých národností. Rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov lodí a lodné spoločnosti sú rozhodujúce pre dobre fungujúci trh EÚ v oblasti námornej dopravy.

V septembri 2020 Komisia prijala návrh na zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 %[2], ktorým by sa EÚ vydala na zodpovednú cestu s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050. Na jej dosiahnutie je potrebné do roku 2050 znížiť emisie z dopravy o 90 %. Všetky druhy dopravy vrátane námornej dopravy budú musieť prispieť k úsiliu o zníženie emisií.

Dosiahnutie výrazného zníženia emisií $CO_2$ v rámci medzinárodnej námornej dopravy si vyžaduje nižšiu spotrebu energie (zvýšenie energetickej efektívnosti) a aj využitie čistejších druhov energie (palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív). V oznámení o pláne cieľov v oblasti klímy do roku 2030[3] sa uvádza, že: *„Odvetvia leteckej a námornej dopravy budú musieť zintenzívniť úsilie o zlepšenie efektívnosti lietadiel, lodí a ich prevádzky a zvýšiť využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív vyrobených udržateľným spôsobom. To sa podrobnejšie posúdi v rámci iniciatív ReFuelEU Aviation a FuelEU Maritime, ktorých cieľom je zvýšiť výrobu a využívanie udržateľných alternatívnych palív v týchto odvetviach. Potrebný vývoj a zavádzanie technológií sa musia uskutočniť už do roku 2030, aby bolo možné pripraviť sa na oveľa rýchlejšie zmeny, ktoré budú nasledovať.“*

V závislosti od politických scenárov posudzovaných v rámci plánu cieľov v oblasti klímy do roku 2030 a na podporu stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu by palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá mali predstavovať podiel 6 % až 9 % palivového mixu v rámci medzinárodnej námornej dopravy v roku 2030 a podiel 86 % až 88 % do roku 2050, aby sa prispelo k dosiahnutiu cieľov zníženia emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve EÚ[4].

---

[1] Doprava EÚ v číslach, štatistická príručka za rok 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en.

[2] COM(2020) 563 final.

[3] COM(2020) 562 final.

[4] V scenári, v ktorom sa posudzuje kombinácia stanovovania cien uhlíka a regulačných opatrení (tzv. MIX), sa predpokladá podiel 7,5 % na rok 2030 a 86 % do roku 2050.

V pláne cieľov v oblasti klímy sa uvádza, že podiel obnoviteľných zdrojov energie v odvetví dopravy sa musí zvýšiť prostredníctvom rozvoja elektrifikácie, vyspelých biopalív a iných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v rámci holistického a integrovaného prístupu a že syntetické palivá založené na vodíku budú mať kľúčový význam pre dekarbonizáciu, a to najmä v odvetví leteckej a námornej dopravy.

Aj na medzinárodnej úrovni je námorná doprava nabádaná k využívaniu čistejších palív. V roku 2018 Medzinárodná námorná organizácia (IMO) prijala počiatočnú stratégiu v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov z lodí. IMO do zoznamu identifikovaných možných krátkodobých opatrení zahŕňa podporu využívania alternatívnych nízkouhlíkových palív a palív s nulovými emisiami a poskytovanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou.

Palivový mix používaný v odvetví námornej dopravy v súčasnosti závisí výlučne od fosílnych palív. Možno to vysvetliť nedostatočnými stimulmi pre prevádzkovateľov, aby znižovali emisie, a nedostatkom vyspelých, cenovo dostupných a celosvetovo využiteľných technologických alternatív k fosílnym palivám v tomto odvetví. Tieto problémy sú čiastočne spôsobené a posilnené viacerými zlyhaniami trhu. Patrí sem:

– vzájomná závislosť medzi ponukou, distribúciou a dopytom po palivách,

– nedostatok informácií týkajúcich sa budúcich regulačných požiadaviek,

– dlhá životnosť aktív (plavidiel a infraštruktúry na tankovanie paliva).

Iniciatívou FuelEU Maritime sa navrhuje spoločný regulačný rámec EÚ na zvýšenie podielu palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v palivovom mixe využívanom v medzinárodnej námornej doprave bez vytvárania prekážok na jednotnom trhu.

Úvahy o možných prekážkach na jednotnom trhu, narušaní hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a o odklone obchodných trás sú obzvlášť dôležité v súvislosti s požiadavkami na palivá, keďže náklady na palivo tvoria podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lodí. Podiel nákladov na palivo z prevádzkových nákladov lodí sa môže pohybovať približne od 35 % sadzby za prepravu v prípade malého tankera približne do 53 % v prípade kontajnerových plavidiel/plavidiel na prepravu hromadného nákladu. Rozdiely v cenách za lodné palivo preto môžu významne ovplyvniť ekonomickú výkonnosť prevádzkovateľov lodí.

Zároveň pretrváva vysoký cenový rozdiel medzi konvenčnými lodnými palivami fosílneho pôvodu a nízkouhlíkovými palivami z obnoviteľných zdrojov. Aby sa zachovala konkurencieschopnosť a odvetvie zároveň naďalej smerovalo k palivovej transformácii, ktorú musí nevyhnutne podstúpiť, je potrebné stanoviť jasné a jednotné povinnosti týkajúce sa využívania nízkouhlíkových palív z obnoviteľných zdrojov na lodiach.

Očakáva sa, že zvýšená predvídateľnosť regulačného rámca bude stimulovať rozvoj technológií a výrobu palív a pomôže tomuto odvetviu vyriešiť existujúci problém príčiny a dôsledku, pokiaľ ide o dopyt a ponuku palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív. Na zmiernenie rizika úniku uhlíka, ku ktorému je námorná doprava náchylná vzhľadom na svoj medzinárodný charakter a možnosť tankovať palivo mimo EÚ, je potrebné stanoviť jasné a jednotné povinnosti týkajúce sa využívania energie na lodiach. Vzhľadom na cezhraničný a globálny rozmer námornej dopravy sa uprednostňuje spoločné nariadenie o námornej doprave pred právnym rámcom, ktorý by vyžadoval, aby členské štáty EÚ premietli právne predpisy EÚ do vnútroštátneho práva, pretože takto by mohla vzniknúť spleť vnútroštátnych opatrení s rozdielnymi požiadavkami a cieľmi.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Iniciatíva FuelEU Maritime je súčasťou „balíka opatrení“ určených na riešenie emisií z námornej dopravy pri zachovaní rovnakých podmienok. Je v plnom rozsahu v súlade s ostatnými opatreniami predloženými ako súčasť balíka „Fit for 55“ a vychádza z existujúcich nástrojov politiky, ako je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757[5], ktorým sa zriaďuje systém EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie (MRV) emisií $CO_2$ a iných relevantných informácií od veľkých lodí, ktoré využívajú prístavy EÚ.

Balík opatrení sa považuje za potrebný na riešenie rôznych a zjavných zlyhaní trhu, ktoré bránia zavádzaniu zmierňujúcich opatrení v odvetví námornej dopravy. Okrem iniciatívy FuelEU Maritime, ktorej cieľom je zvýšiť dopyt po palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palivách, Komisia navrhuje rozšíriť európsky systém obchodovania s emisiami (ETS)[6] na odvetvie námornej dopravy a preskúmať smernicu o zdaňovaní energie[7]. Týmito dvoma iniciatívami by sa v odvetví malo zabezpečiť nákladovo efektívne zníženie emisií a to, aby cena dopravy odrážala vplyv, ktorý má na životné prostredie, zdravie a energetickú bezpečnosť.

Okrem toho bude balík opatrení zahŕňať preskúmanie niekoľkých ďalších smerníc vrátane:

– smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá[8] a

– smernice o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov[9] (RED II).

Okrem týchto revidovaných právnych predpisov sa Komisia bude zaoberať potrebou ďalších činností v oblasti výskumu a inovácií, a to najmä prostredníctvom spoločne programovaného partnerstva Vodná doprava s nulovými emisiami, ktoré navrhla technologická platforma Waterborne v rámci programu Horizont Európa[10]. Takisto zreviduje usmernenia o pomoci na ochranu životného prostredia a energetiky[11] v súlade s politickými cieľmi stanovenými v Európskej zelenej dohode, čo by malo umožniť dostatočné financovanie zelenej transformácie odvetvia (vrátane zavádzania pobrežnej infraštruktúry nabíjacích staníc) a zároveň zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže.

Pri podrobnejšom pohľade na navrhované opatrenia v súčasnosti neexistuje mechanizmus, či už na úrovni IMO, alebo na úrovni EÚ, ktorý by korigoval prítomnosť negatívnych externalít (nepriame náklady na emisie, ktoré sa inak nezohľadňujú) v odvetví. To bráni prevádzkovateľom, aby pri svojich prevádzkových a investičných rozhodnutiach zohľadňovali sociálne náklady svojej činnosti z hľadiska zmeny klímy a znečistenia ovzdušia. V ekonomickej literatúre sa mechanizmy tvorby cien uvádzajú ako zvolené nástroje na „internalizáciu“ externých nákladov. Hlavnými príkladmi by bola daň stanovená na úrovni externých nákladov alebo nástroj v podobe „systému stropov a obchodovania“, ako je systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii (ETS), ktorý stanovuje limit celkových emisií a umožňuje trhu určovať ich primeranú cenu. Oba príklady sú opísané ako „trhovo orientované nástroje“.

---

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

6 Smernica 2003/87/ES.

7 Smernica Rady 2003/96/ES.

8 Smernica 2014/94/EÚ.

9 Smernica (EÚ) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

11 Oznámenie Komisie (2014/C 200/01).

Hoci sa obchodovaním s emisiami dá dosiahnuť nákladovo efektívne zníženie emisií skleníkových plynov a poskytuje sa ním signál o jednotnej cene, ktorý ovplyvňuje rozhodnutia prevádzkovateľov, investorov a spotrebiteľov, dostatočne však nerieši všetky prekážky brániace zavádzaniu riešení súvisiacich s nízkymi a nulovými emisiami.

Sú potrebné ďalšie politické opatrenia na zabezpečenie zachovania rovnakých podmienok a zároveň na odstránenie prekážok, ktoré bránia investíciám do technológií a infraštruktúry využívajúcich čistú energiu, čím sa zmenšia náklady na znižovanie emisií a doplní sa činnosť systému EU ETS. To je obzvlášť dôležité na podporu zmierňujúcich opatrení, ako je využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy, ktoré majú vysoký potenciál v budúcnosti znížiť emisie, ale v súčasnosti čelia vysokým nákladom na znižovanie emisií, ako aj špecifickým trhovým prekážkam.

Hoci rozšírenie systému EU ETS na odvetvie námornej dopravy povedie k ďalšiemu zlepšeniu energetickej efektívnosti a zmenší cenový rozdiel medzi konvenčnými a nízkoemisnými technológiami, jeho schopnosť podporovať rýchle zavádzanie technológií v oblasti palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy závisí vo veľkej miere od skutočnej cenovej úrovne, ktorá pravdepodobne v krátkodobom až strednodobom horizonte nedosiahne úroveň dostatočnú na tento účel.

Podobne právne predpisy týkajúce sa *dodávok* palív (smernica o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov) a *infraštruktúry* (smernica o infraštruktúre pre alternatívne palivá) nemali významný vplyv na využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy a je potrebné ich doplniť opatreniami, prostredníctvom ktorých je možné vytvoriť *dopyt* po palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palivách. Okrem toho by revíziou smernice o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov nebolo možné riešiť vysoké riziko tankovania paliva mimo EÚ pre odvetvie lodnej dopravy.

V súčasnosti neexistuje regulačný rámec EÚ, ktorý by osobitne upravoval používanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave. Cieľom tejto iniciatívy je zaplniť túto medzeru zvýšením dopytu po palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palivách v námornej doprave a zároveň zachovaním rovnakých podmienok a dobre fungujúceho trhu EÚ pre lodné palivá a námornú dopravu.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Cieľom tejto iniciatívy je zvýšiť využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave v EÚ a zároveň zachovať rovnaké podmienky na mori aj v kotvisku a prispieť k dosiahnutiu únijných a medzinárodných cieľov v oblasti klímy a životného prostredia. Zabezpečenie rôznorodejšieho palivového mixu a vyššieho prieniku palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív je kľúčové na zaistenie toho, aby tento sektor prispel k európskej ambícii dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu, ako je stanovené v Európskej zelenej dohode. Zároveň je dôležitý diferencovaný prístup k používaniu palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív počas plavby a v prístavoch, aby sa zohľadnil ich rôzny vplyv na znečistenie ovzdušia s prísnejšími požiadavkami pre lode v prístavoch, ako aj rôzna dostupnosť technológií (viac možností pre lode v prístavoch).

## 2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Cieľom tejto iniciatívy je zachovať vysokú úroveň prepojenosti a udržať konkurencieschopnosť v odvetví námornej dopravy a zároveň zvýšiť jeho udržateľnosť.

Podľa článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) má Únia právomoc prijať vhodné ustanovenia upravujúce námornú dopravu.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Námorná doprava je svojou povahou medzinárodným odvetvím. V Európe sa približne 75 % plavieb nahlásených v rámci MRV vykonáva v Európskom hospodárskom priestore (EHP) (a preto by mohli reprezentovať dopravu v rámci Únie) a podľa odhadov tvoria domáce plavby (medzi prístavmi v rámci toho istého členského štátu EÚ) len približne 9 %. Tento cezhraničný rozmer odvetvia je preto zásadný a vyžaduje si prijatie koordinovaných opatrení na úrovni EÚ.

Bez opatrení na úrovni EÚ by hrozilo riziko, že spleť regionálnych alebo vnútroštátnych požiadaviek v členských štátoch EÚ povedie k vzniku technických riešení, ktoré by nemuseli byť navzájom kompatibilné. Viaceré členské štáty EÚ už vytvárajú národné námorné stratégie, ktoré zahŕňajú osobitné prístupy k emisiám lodí a najmä využívanie alternatívnych palív[12] s možnými neželanými účinkami a narušeniami trhu. Keďže príčinné faktory identifikované v kontexte tohto návrhu sa naprieč členskými štátmi EÚ nijako zásadne nelíšia a činnosti tohto odvetvia majú cezhraničný rozmer, tieto problémy sa dajú najlepšie riešiť na úrovni EÚ. Opatrenia na úrovni EÚ môžu takisto slúžiť ako inšpirácia a pripraviť podmienky na vytvorenie budúcich opatrení, ktorými by sa urýchlilo využívanie alternatívnych palív na celosvetovej úrovni[13].

Predchádzajúce opatrenia EÚ zamerané na riešenie problémov so skleníkovými plynmi už viedli k primeranej reakcii zo strany IMO – krátko na to, ako EÚ prijala nariadenie EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov z lodí, IMO prijala podobný povinný celosvetový systém zhromažďovania údajov o skleníkových plynoch. Koordinovaným prístupom členských štátov EÚ v IMO pri reakcii na vývoj týkajúci sa znižovania emisií skleníkových plynov sa nedávno zabezpečilo, že do krátkodobých opatrení IMO na zníženie emisií skleníkových plynov boli zahrnuté povinné prevádzkové opatrenia energetickej efektívnosti. Prezentovanie spoločného pohľadu značnej skupiny členských štátov IMO na fórach IMO znamená, že EÚ môže významne ovplyvňovať smerovanie a výsledok diskusií IMO.

- **Proporcionalita**

Túto iniciatívu je potrebné vykonávať na úrovni EÚ, aby bolo možné dosiahnuť úspory z rozsahu pri využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave, ako aj predchádzať úniku uhlíka a zabezpečovať rovnaké podmienky medzi prevádzkovateľmi zastavujúcimi v prístavoch EÚ a medzi prístavmi. Napríklad povinnosti týkajúce sa používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív uložené na vnútroštátnej úrovni by mohli viesť k odklonu dopravy do konkurenčných prístavov iných členských štátov a narušeniu hospodárskej súťaže. Preto je potrebná harmonizácia na úrovni

[12] Toto zahŕňa prípravu národných plánov v Holandsku, Švédsku a Taliansku (vo forme Usmernení pre plánovacie dokumenty orgánov prístavného systému týkajúce sa energetiky a životného prostredia). Nečlenské štáty EÚ, napríklad Spojené kráľovstvo a Nórsko, si takisto vytvorili vlastné plány. Je dôležité ich v tejto súvislosti spomenúť, pretože ich ciele môžu ovplyvňovať príbrežnú námornú dopravu do EÚ a z nej.

[13] Momentálne uvedené v počiatočnej stratégii IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí medzi možnými strednodobými opatreniami, t. j. opatreniami, na ktorých sa má dohodnúť IMO v rokoch 2023 až 2030.

EÚ, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky pre všetkých aktérov pôsobiacich v odvetví námornej dopravy (najmä prevádzkovateľov, prístavy a dodávateľov palív).

- **Výber nástroja**

Na základe posúdenia vplyvu sa zistilo, že na splnenie cieľov je potrebné prijať záväzné regulačné opatrenia. Nariadenie je najvhodnejším nástrojom na zabezpečenie spoločného vykonávania plánovaných opatrení a zároveň zníži riziko narušenia jednotného trhu, ktoré by mohlo byť dôsledkom rozdielneho pretavenia požiadaviek do vnútroštátneho práva v jednotlivých členských štátoch EÚ. Keďže prechod na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá si vyžaduje značné investície od dodávateľov palív, distribúciu palív a silný a jasný tlak dopytu, je nevyhnutné, aby regulačný rámec poskytoval všetkým investorom v celej EÚ jednotný, dlhodobý a spoľahlivý súbor pravidiel. Predovšetkým je dôležité vyhnúť sa vytváraniu rôznorodých opatrení na vnútroštátnej úrovni, ku ktorému by došlo v prípade ich vykonávania v rámci medziodvetvovej smernice.

Návrh je svojou povahou značne technický a veľmi pravdepodobne sa bude musieť pravidelne meniť, aby odrážal technický vývoj a vývoj v právnej oblasti. Na riešenie tejto situácie je takisto naplánovaných niekoľko vykonávacích opatrení. Budú sa zameriavať najmä na technické špecifikácie potrebné na realizáciu funkčných požiadaviek.

## 3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Keďže ide o nový návrh, nevykonali sa žiadne hodnotenia ani kontroly vhodnosti.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia aktívne komunikovala so zainteresovanými stranami a vykonala komplexné konzultácie počas celého procesu posúdenia vplyvu. Názory zainteresovaných strán sa začali zhromažďovať po zverejnení úvodného posúdenia vplyvu (marec a apríl 2020). Bolo doručených celkom 81 odpovedí, ktoré sa použili v procese tvorby návrhu a pomohli spresniť prístup a lepšie identifikovať prekážky, ktoré bránia súčasnému používaniu palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy.

V rámci prípravy návrhu zahŕňali ďalšie konzultačné činnosti:

– Otvorenú verejnú konzultáciu, ktorú Komisia zorganizovala od 2. júla 2020 do 10. septembra 2020. Doručilo sa celkom 136 odpovedí od rôznych skupín zainteresovaných strán. Odpovede prišli od majiteľov a správcov lodí (40), výrobcov energie a dodávateľov palív (37), subjektov pôsobiacich v oblasti príbrežnej námornej dopravy (25), vnútroštátnych verejných orgánov (15), záujmových organizácií (14), správcov a vedenia prístavov (13), prevádzkovateľov prístavných terminálov alebo iných poskytovateľov prístavných služieb (13), akademickej obce venujúcej sa výskumu a inováciám (12), subjektov z odvetvia vnútrozemských vodných ciest (11), subjektov z odvetvia stavby lodí a výrobcov námorného vybavenia (10), regionálnych alebo miestnych verejných orgánov (9), poskytovateľov logistiky, odosielateľov a majiteľov nákladu (9), orgánov technickej

normalizácie a klasifikačných spoločností (2), subjektov pôsobiacich v oblasti investovania a financovania (2) a iných (17)[14].

– Cielenú konzultáciu so zainteresovanými stranami, ktorú zorganizoval konzultant zodpovedný za podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu a ktorá prebiehala od 18. augusta 2020 do 18. septembra 2020 a bola zameraná na odborníkov z Európskeho fóra pre udržateľnú námornú dopravu. Konzultant takisto viedol sériu rozhovorov so zainteresovanými stranami vrátane zástupcov z odvetvia a vnútroštátnych orgánov, ktorá prebiehala od 10. júla 2020 do 1. decembra 2020.

– Okrúhly stôl zainteresovaných strán, ktorý zorganizovala Komisia 18. septembra 2020 s členmi Európskeho fóra pre udržateľnú námornú dopravu[15] a Európskeho prístavného fóra[16].

– Pravidelné stretnutia expertnej skupiny v rámci podskupiny pre udržateľný alternatívny pohon v lodnej doprave Európskeho fóra pre udržateľnú námornú dopravu.

Informácie poskytnuté zainteresovanými osobami boli významné v tom, že Komisii umožnili spresniť návrh možností politiky, ako aj posúdiť ich hospodárske, sociálne a environmentálne vplyvy, porovnať ich a určiť, ktorá možnosť politiky bude mať pravdepodobne najvyšší pomer výhod a nákladov pre spoločnosť.

Počas konzultácií sa ukázalo, že skupiny zainteresovaných strán nemajú jednotný názor na význam riešenia využívania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave, ako aj osobitných problémov, ktoré sa zistili pri posudzovaní vplyvu.

Pri konzultáciách sa potvrdilo, že dôležitých je všetkých päť faktorov identifikovaných v rámci posúdenia vplyvu návrhu. Výsledky naznačujú, že rôzne zainteresované strany sa zhodujú na tom, že najvýznamnejšími prekážkami sú vysoké náklady na palivo a investície spolu s neistotou pre investorov. Pokiaľ ide o ciele politiky, zdá sa, že najdôležitejším cieľom politiky je podľa zainteresovaných strán *„zabezpečenie väčšej istoty v súvislosti s klimatickými a environmentálnymi požiadavkami pre prevádzkované lode“*.

Všetky skupiny zainteresovaných strán takisto uviedli, že uprednostňujú skôr politiku založenú na cieľoch než normatívnu politiku, čo je takisto v súlade s ďalšou požiadavkou, ktorú vyjadrila väčšina zainteresovaných strán, a to požiadavkou na technologickú neutralitu. Z politických opatrení zainteresované strany najviac ocenili určenie jasného regulačného postupu na dekarbonizáciu súčasného lodného paliva. Pokiaľ ide o zemepisný rozsah pôsobnosti, zainteresované strany nevyjadrili žiadnu očividnú preferenciu týkajúcu sa správneho zemepisného rozsahu pôsobnosti opatrení. Čo sa týka merania environmentálnych vlastností a toho, ako by sa mali emisie začleniť do politického rámca, väčšina zainteresovaných strán uprednostňuje prístup „od zdroja po súprúd“, pretože pri tomto prístupe sa zohľadňujú nielen emisie zo spaľovania paliva na palube lode, no takisto emisie, ktoré vznikli z výroby, prepravy a distribúcie palív. Pokiaľ ide o lode v kotvisku, väčšina zainteresovaných strán pokladá požiadavky týkajúce sa používania pobrežných systémov zásobovania elektrinou za relevantné a potrebné na dosiahnutie cieľov dekarbonizácie.

---

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.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Externý dodávateľ uskutočnil štúdiu na podporu posúdenia vplyvu, o ktoré sa návrh opiera. Táto štúdia sa začala v júli 2020 a dokončená bola v marci 2021. Štúdia poskytla útvarom Komisie cenné informácie predovšetkým na účely navrhnutia možností politiky, posúdenia niektorých očakávaných vplyvov a zhromaždenia názorov priamo dotknutých zainteresovaných strán. Útvary Komisie pri technických aspektoch súvisiacich s touto iniciatívou využili aj podporu Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA).

- **Posúdenie vplyvu**

Opatrenia politík zahrnuté do tohto návrhu zohľadňujú výsledky posúdenia vplyvu. Správa o posúdení vplyvu [SWD(2021) 635] získala kladné stanovisko výboru pre kontrolu regulácie [SEC(2021) 562]. Podľa jeho názoru poskytol výbor v správe o posúdení vplyvu viacero odporúčaní o prezentácii argumentov. Tieto odporúčania boli zrealizované – príloha 1 správy o posúdení vplyvu obsahuje zhrnutie postupu ich realizácie.

V kontexte posúdenia vplyvu sa na dosiahnutie identifikovaných cieľov zvažovali tri možnosti politiky. Tieto tri možnosti majú dve základné charakteristiky:

1. regulačnú povahu na poskytnutie právnej istoty a
2. zameranie sa na aspekty na strane dopytu s cieľom stimulovať výrobu a používanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, riešiť problém príčiny a dôsledku a zabrániť úniku uhlíka.

V možnostiach politiky sa uvádzali rozličné spôsoby, ako by daná povinnosť mala vyzerať, pričom tieto možnosti sa líšili najmä v prístupe k voľbe technológií a v spôsobe, akým sa má dosiahnuť požadovaný výsledok.

Možnosť politiky 1 je navrhnutá ako normatívny prístup, ktorým sa vyžaduje použitie podielu konkrétnych palív/druhov palív. To predpokladá výber technológie regulačným orgánom. Obe možnosti politiky 2 a 3 predstavujú prístup zameraný na dosiahnutie cieľa, pričom sa v nich požaduje splnenie maximálneho ročného priemerného limitu intenzity skleníkových plynov v súvislosti s energiou využívanou na palube. Pri týchto možnostiach sa voľba technológií ponecháva na účastníkov trhu. Okrem toho možnosť politiky 3 obsahuje aj mechanizmy na odmeňovanie tých, ktorí cieľ prekročia, a takto podporuje rozvoj vyspelejších technológií s nulovými emisiami (združovanie a násobky v prípade technológií s nulovými emisiami), ktorými sa znižuje objem látok znečisťujúcich ovzdušie aj skleníkových plynov. Pri všetkých možnostiach sa vyžaduje, aby najviac znečisťujúce lode v prístavoch (kontajnerové lode a osobné lode) používali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou (alebo rovnocennú technológiu s nulovými emisiami).

Na základe posúdenia sa za uprednostňovanú možnosť považuje možnosť 3, pretože zabezpečuje najlepšiu rovnováhu medzi cieľmi a celkovými nákladmi na vykonávanie. Plní nielen potreby flexibility, ktoré zainteresované strany zdôraznili počas konzultačných činností (najmä prevádzkovatelia a prístavy), ale takisto znižuje riziko odkázanosti na určitého dodávateľa technológie (a podnecuje k včasnému zavádzaniu najvyspelejších technológií).

Zvýšený prienik palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív do palivového mixu používaného v námornej doprave sa premietne do výrazného zníženia emisií skleníkových plynov a emisií znečisťujúcich ovzdušie. Podľa odhadov dosiahnu súvisiace úspory externých nákladov 10 miliárd EUR v súvislosti so znečistením ovzdušia a 138,6 miliardy EUR v súvislosti so zmenou klímy vo vzťahu k základnému scenáru a vyjadrené ako súčasná

hodnota na roky 2021 až 2050. Tieto úspory boli vypočítané v posúdení vplyvu na základe modelovaného predpokladaného prieniku palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív. Očakáva sa, že prevádzkovatelia lodí dosiahnu úspory vo výške približne 2,3 miliardy EUR v dôsledku znížených prevádzkových nákladov (údržba, posádka atď.). Toto zníženie bude dôsledkom aj o niečo nižšej aktivity v oblasti námornej dopravy v porovnaní so základným scenárom. Ďalší výrazný vplyv sa týkal používania vyspelých palív a pohonných technológií a nepriamo aj ich vplyvu na inovácie. Očakáva sa, že touto iniciatívou sa podporí prenikanie plavidiel s palivovými článkami (18,9 %) a s elektrickým pohonom (5,4 %) do flotily do roku 2050 (v porovnaní s nulovým preniknutím týchto technológií v základnom scenári).

Hlavné náklady vyplývajúce z navrhovaného opatrenia nesú prevádzkovatelia lodí a dosahujú výšku 89,7 miliardy EUR. Sú dôsledkom zvýšených kapitálových nákladov (25,8 miliardy EUR) a nákladov na palivo (63,9 miliardy EUR). Nepriame náklady pre prístavy budú spojené s poskytnutím potrebnej infraštruktúry na tankovanie a podľa odhadov dosiahnu výšku 5,7 miliardy EUR. Administratívne náklady prevádzkovateľov lodí sa odhadujú na 521,7 milióna EUR a vyplývajú zo zberu údajov, predkladania a overovania plánov zabezpečenia súladu a výročnej správy o energetike, zo spolupráce počas auditov a inšpekcií, ako aj z výcviku posádky. Ďalšieho 1,8 milióna EUR budú potrebovať prístavy na vytvorenie usmernení, ktorými sa zaručí bezpečná manipulácia s palivami z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkovými palivami. Osobitné náklady súvisiace s certifikáciou palív nebolo možné vyčísliť. Očakáva sa, že náklady verejných orgánov určené na presadzovanie budú obmedzené (1,5 milióna EUR) a budú sa zameriavať na poskytnutie potrebných IT nástrojov na nahlasovanie. Uprednostňovaná možnosť teda v časovom horizonte iniciatívy poskytuje čisté prínosy vo výške 58,4 miliardy EUR.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiaden vplyv na ochranu základných práv.

## 4. VPLYV NA ROZPOČET

Uprednostňovaná možnosť bude mať vplyv na rozpočet Komisie. Očakávané náklady na služby IT a vývoj systému IT sú najviac 0,5 milióna EUR. Tento odhad vychádza z nákladov na THETIS-MRV a skúseností s existujúcimi modulmi THETIS-EU podporujúcimi rôzne právne predpisy EÚ, pričom takéto náklady na vývoj IT sa odhadujú na 300 000 EUR. Pri uprednostňovanej možnosti politiky by bola potrebná aj ďalšia funkcionalita na podporu združovania lodí na účely súladu. Náklady na tento doplňujúci nástroj dosiahnu podľa odhadov 200 000 EUR. Voľby týkajúce sa vývoja a obstarávania IT budú podliehať predbežnému schváleniu Radou Európskej komisie pre informačné technológie a kybernetickú bezpečnosť.

## 5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a nahlasovania**

Komisia bude prostredníctvom súboru monitorovacích a hodnotiacich mechanizmov monitorovať pokrok, vplyvy a výsledky tohto návrhu. Komisia bude merať pokrok dosiahnutý v plnení špecifických cieľov návrhu, a to najmä prostredníctvom údajov každoročne zhromažďovaných v rámci únijného systému monitorovania, nahlasovania a hodnotenia (MRV).

Žiadosti o informácie (správy, odpovede z prieskumu) budú starostlivo vyvážené, aby vytváraním neprimeraných nových žiadostí o nahlasovanie nedošlo k ďalšiemu zaťaženiu zainteresovaných strán.

Po piatich rokoch od skončenia vykonávania právneho návrhu Komisia vyhodnotí pravidlá s cieľom overiť, či sa dosiahli ciele iniciatívy. Toto hodnotenie bude slúžiť ako podklad pre budúce rozhodovacie procesy s cieľom zabezpečiť potrebné úpravy na dosiahnutie stanovených cieľov.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V článku 1 je opísaný predmet navrhovaného nariadenia, ktorým sa stanovujú pravidlá na znižovanie intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lodí prichádzajúcich do prístavov, v rámci nich alebo odchádzajúcich z prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov EÚ, s cieľom podporovať harmonický vývoj a dôsledné používanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v celej Únii bez zavedenia prekážok na jednotnom trhu, a tým podporovať znižovanie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy.

V článku 2 sa stanovuje rozsah pôsobnosti.

Článok 3 obsahuje vymedzenie niekoľkých pojmov.

V článku 4 sa stanovuje limit ročnej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode.

V článku 5 sa stanovujú požiadavky na využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou alebo na využívanie energie s nulovými emisiami v kotviskách pre osobitné druhy lodí a uvádza sa zoznam možných výnimiek.

V článku 6 sa stanovujú spoločné zásady monitorovania súladu.

V článku 7 sa stanovuje, čo by mali obsahovať plány monitorovania.

V článku 8 sú uvedené situácie, v ktorých by sa mal plán monitorovania meniť.

V článku 9 sa stanovujú zásady spojené s certifikáciou biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu.

V článku 10 sa stanovuje rozsah overovacích činnosti, ktoré majú vykonávať overovatelia.

V článku 11 sa stanovujú všeobecné povinnosti a zásady pre overovateľov.

V článku 12 sa stanovujú hlavné zásady, ktoré sa majú dodržiavať počas postupov overovania.

V článku 13 sa stanovujú pravidlá akreditácie overovateľov pre činnosti, ktoré sa majú vykonávať v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

V článku 14 sa vymedzujú parametre, ktoré by mali spoločnosti monitorovať a zaznamenávať na preukázanie súladu.

V článku 15 sa stanovuje povinnosť overovateľov v súvislosti s informáciami poskytovanými spoločnosťami.

Článkom 16 sa zriaďuje databáza súladu a stanovujú sa hlavné parametre nahlasovania.

V článku 17 sa stanovujú ustanovenia o flexibilite, ktorými sa prevádzkovateľom umožňuje do istého limitu vkladať a požičiavať nadbytok súladu s cieľom umožniť dosiahnutie súladu.

V článku 18 sa stanovujú hlavné zásady a postupy možného združovania bilancií súladu do rezervy.

V článku 19 sa stanovujú podmienky vydávania osvedčenia o súlade s FuelEU.

V článku 20 sa stanovujú pokuty, ktoré sa majú ukladať pri nedosiahnutí súladu.

V článku 21 sa stanovujú zásady prideľovania vybraných pokút na podporu palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy.

V článku 22 sa stanovuje povinnosť lodí mať na palube platné osvedčenie o súlade s FuelEU.

V článku 23 sa stanovujú pravidlá inšpekcií lodí.

V článku 24 sa stanovuje právo preskúmať rozhodnutia ovplyvňujúce spoločnosti.

V článku 25 sa vyžaduje určenie príslušných orgánov zodpovedných za uplatňovanie a presadzovanie tohto nariadenia.

V článku 26 sa stanovujú podmienky prenosu delegovaných právomocí na Komisiu podľa tohto nariadenia.

V článku 27 sa stanovuje postup výboru na vykonávanie právomoci Komisie prijímať vykonávacie akty.

V článku 28 sa od Komisie vyžaduje nahlasovať Európskemu parlamentu a Rade uplatňovanie tohto nariadenia, a to aspoň každých päť rokov.

Článkom 29 sa mení smernica 2009/16/ES pridaním osvedčenia o súlade s FuelEU do jej prílohy IV.

V článku 30 je uvedené nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie tohto nariadenia.

V prílohe I sa vymedzujú vzorce a metodika výpočtu ročnej priemernej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode.

Príloha II obsahuje zoznam určených hodnôt, ktoré možno použiť pri stanovovaní emisných faktorov používaných vo vzorci opísanom v prílohe I.

Príloha III obsahuje zoznam technológií s nulovými emisiami, ktoré možno použiť ako alternatívu k pripojeniu sa k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou v kotviskách, ako aj osobitné kritériá na ich používanie.

V prílohe IV sa vymedzujú minimálne prvky osvedčení, ktoré má vydávať riadiaci orgán prístavu v prípadoch, keď lode z opodstatnených dôvodov nemôžu využívať pobrežné zásobovanie elektrickou energiou.

V prílohe V sa vymedzujú vzorce na vypočítanie bilancie súladu lode a pokuty v prípade nesúladu.

2021/0210 (COD)

Návrh

# NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[17],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[18],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Námorná doprava predstavuje z hľadiska objemu približne 75 % zahraničného obchodu EÚ a 31 % obchodu v rámci EÚ. Zároveň lodná doprava do prístavov alebo z prístavov v Európskom hospodárskom priestore predstavuje približne 11 % všetkých emisií $CO_2$ v EÚ z dopravy a 3 – 4 % celkových emisií $CO_2$ v EÚ. V prístavoch členských štátov sa ročne nalodí alebo vylodí 400 miliónov cestujúcich, z toho približne 14 miliónov na výletných lodiach. Námorná doprava je preto základným prvkom dopravného systému Európy a v rámci európskeho hospodárstva zohráva kľúčovú úlohu. Na trhu námornej dopravy v Únii a mimo nej prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky. Stabilita a prosperita trhu námornej dopravy a jeho hospodárskych subjektov sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom námornej dopravy, prístavom a iným aktérom v tomto odvetví vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých príležitostí. Tam, kde dôjde k narušeniam trhu, hrozí, že v prípade prevádzkovateľov lodí alebo prístavov dôjde k znevýhodneniu v porovnaní s konkurentmi v odvetví námornej dopravy alebo v iných odvetviach dopravy. To následne môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia námornej dopravy a prepojenosti pre občanov a podniky.

(2) Komisia prijala (zmenený) návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení nariadenie (EÚ) 2018/1999 (európsky klimatický predpis)[19], ako aj oznámenie „Ambicióznejšie

---

17 Ú. v. EÚ C , , s. .

18 Ú. v. EÚ C , , s. .

19 COM(2020) 563 final.

klimatické ciele pre Európu na rok 2030“[20] s cieľom posilniť záväzok Únie v oblasti klímy v rámci Parížskej dohody a stanoviť kroky, ktoré sa majú prijať na dosiahnutie klimatickej neutrality do roku 2050. To zahŕňa aj cieľ znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Preto sú potrebné rôzne doplnkové politické nástroje na motivovanie využívania udržateľne vyrábaných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, a to aj v odvetví námornej dopravy. Potrebný vývoj a zavádzanie technológií sa musia uskutočniť do roku 2030 s cieľom pripraviť sa na oveľa rýchlejšiu zmenu, ktorá bude nasledovať.

(3) V súvislosti s prechodom na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá a náhradné zdroje energie je nevyhnutné zabezpečiť riadne fungovanie trhu námornej dopravy EÚ a spravodlivú hospodársku súťaž na tomto trhu v oblasti lodných palív, ktoré predstavujú podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lodí. Rozdiely v oblasti požiadaviek na palivá v jednotlivých členských štátoch Únie môžu významne ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lodí a negatívne ovplyvniť hospodársku súťaž na trhu. Vzhľadom na medzinárodnú povahu lodnej dopravy môžu prevádzkovatelia lodí ľahko tankovať v tretích krajinách a prepravovať veľké množstvo paliva. To môže viesť k úniku uhlíka a k škodlivým účinkom na konkurencieschopnosť odvetvia v prípade, že dostupnosť palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námorných prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu nie je sprevádzaná požiadavkami na ich používanie, ktoré sa vzťahujú na všetkých prevádzkovateľov lodí, ktorí prichádzajú do prístavov a odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov. V tomto nariadení by sa mali stanoviť opatrenia na zabezpečenie toho, aby prienik nízkouhlíkových palív z obnoviteľných zdrojov na trh s lodnými palivami prebiehal na trhu námornej dopravy EÚ za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže.

(4) S cieľom dosiahnuť účinok na všetky činnosti odvetvia námornej dopravy je vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na časť plavieb medzi prístavom podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom podliehajúcim právomoci tretej krajiny. Toto nariadenie by sa preto malo vzťahovať na polovicu energie využitej na palube lode vykonávajúcej plavbu, ktorá prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu mimo právomoci členského štátu, na polovicu energie využitej na palube lode, ktorá pri plavbe odchádza z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu a prichádza do prístavu mimo právomoci členského štátu, na všetku energiu využitú na palube lode, ktorá pri plavbe prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu podliehajúcemu právomoci členského štátu, a na energiu využitú v kotvisku v prístave podliehajúcom právomoci členského štátu. Tým, že sa bude vzťahovať na podiel energie využitej na palube lode pri prichádzajúcich aj odchádzajúcich plavbách medzi Úniou a tretími krajinami, sa zabezpečí účinnosť tohto nariadenia, a to aj zvýšením pozitívneho vplyvu takéhoto rámca na životné prostredie. Takýto rámec zároveň obmedzuje riziko tzv. evazívnych (vyhýbacích) zastavení v prístave a riziko presunutia prekládkových činností mimo Únie. S cieľom zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy, rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov námornej dopravy a prístavy a zabrániť narušeniam vnútorného trhu by sa na všetky plavby do prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov alebo z nich, ako aj pobyt lodí v týchto prístavoch mali vzťahovať jednotné pravidlá uvedené v tomto nariadení.

[20] COM(2020) 562 final.

(5) Pravidlá stanovené v tomto nariadení by sa mali uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia. Z dôvodu súladu s pravidlami Únie a medzinárodnými pravidlami v oblasti námornej dopravy by sa toto nariadenie nemalo vzťahovať na vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy, rybárske lode ani lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, alebo štátne lode používané na nekomerčné účely.

(6) Osobou alebo organizáciou zodpovednou za dodržiavanie tohto nariadenia by mala byť lodná spoločnosť definovaná ako majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku a ktorá prevzatím takejto zodpovednosti súhlasila, že na seba preberá všetky povinnosti a zodpovednosti vyplývajúce z Medzinárodného kódexu pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania. Toto vymedzenie vychádza z vymedzenia pojmu „spoločnosť“ v článku 3 písm. d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757[21] a je v súlade s globálnym systémom zberu údajov, ktorý v roku 2016 zaviedla Medzinárodná námorná organizácia (IMO). V súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ by lodná spoločnosť mohla na základe zmluvnej dohody vyvodiť zodpovednosť za náklady na dodržiavanie súladu podľa tohto nariadenia voči subjektu, ktorý je priamo zodpovedný za rozhodnutia ovplyvňujúce intenzitu emisií skleníkových plynov z energie využitej na palube lode. Tento subjekt by za normálnych okolností mal byť subjektom, ktorý je zodpovedný za výber paliva, trasy a rýchlosti lode.

(7) S cieľom obmedziť administratívne zaťaženie, najmä menších prevádzkovateľov, by sa toto nariadenie nemalo uplatňovať na drevené lode jednoduchej konštrukcie a na lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, pričom by sa malo zameriavať sa na lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton. Hoci tieto lode predstavujú len približne 55 % všetkých lodí, ktoré zastavujú v prístavoch podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, sú zodpovedné za 90 % emisií oxidu uhličitého ($CO_2$) z odvetvia námornej dopravy.

(8) Vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení si vyžaduje koordinovaný prístup na zosúladenie ponuky, dopytu a poskytovania vhodnej distribučnej infraštruktúry. Hoci súčasný európsky regulačný rámec už čiastočne rieši výrobu palív smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001[22] a distribúciu smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ[23], zároveň je potrebný aj nástroj, ktorým sa zohľadnia rastúce úrovne dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palivách.

(9) Hoci nástroje ako stanovovanie cien uhlíka alebo ciele týkajúce sa uhlíkovej náročnosti určitej činnosti podporujú zlepšenie energetickej efektívnosti, v krátkodobom a strednodobom horizonte nie sú vhodné na dosiahnutie významného prechodu na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá. Preto je potrebný osobitný regulačný prístup zameraný na zavádzanie lodných palív z obnoviteľných

---

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

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

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

zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív a náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia.

(10) Politický zásah na stimulovanie dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palivách by mal byť založený na cieľoch a mal by rešpektovať zásadu technologickej neutrality. Preto by sa mali stanoviť limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí bez toho, aby sa predpísalo používanie akéhokoľvek konkrétneho paliva alebo technológie.

(11) Mal by sa podporovať vývoj a zavádzanie lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív s vysokým potenciálom udržateľnosti a obchodnej vyspelosti a s vysokým potenciálom v oblasti inovácií a rastu na uspokojenie budúcich potrieb. To podporí vytváranie inovatívnych a konkurencieschopných trhov s palivami a zabezpečí dostatočné dodávky udržateľných lodných palív v krátkodobom a dlhodobom horizonte a prispeje tak k ambíciám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy a zároveň posilní úsilie Únie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Na tento účel by mali byť oprávnené udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v častiach A a B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, ako aj syntetické lodné palivá. Dôležité sú najmä udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, keďže v súčasnosti predstavujú obchodne najvyspelejšiu technológiu na dosiahnutie dekarbonizácie lodnej dopravy už v krátkodobom horizonte.

(12) K nepriamej zmene využívania pôdy dochádza, keď pestovanie plodín na výrobu biopalív, biokvapalín a palív z biomasy vytlačí tradičné pestovanie plodín na potravinárske a krmovinárske účely. Takýto dodatočný dopyt zvyšuje tlak na pôdu a môže viesť k rozšíreniu poľnohospodárskej pôdy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka, ako sú lesy, mokrade a rašeliniská, čím vzniknú dodatočné emisie skleníkových plynov a dôjde k strate biodiverzity. Výskum ukázal, že rozsah tohto vplyvu závisí od rôznych faktorov vrátane typu suroviny použitej na výrobu paliva, úrovne dodatočného dopytu po surovine spôsobeného používaním biopalív, biokvapalín a palív z biomasy a miery ochrany pôdy s vysokými zásobami uhlíka v rôznych častiach sveta. Úroveň emisií skleníkových plynov spôsobených nepriamou zmenou využívania pôdy nemožno jednoznačne určiť s presnosťou požadovanou na stanovenie emisných faktorov vyžadovaných na základe uplatňovania tohto nariadenia. Existujú však dôkazy, že všetky palivá vyrábané zo surovín spôsobujú v rôznej miere nepriamu zmenu využívania pôdy. Okrem emisií skleníkových plynov spojených s nepriamou zmenou využívania pôdy, ktorá dokáže anulovať niektoré alebo všetky úspory emisií skleníkových plynov z jednotlivých biopalív, biokvapalín a palív z biomasy, predstavuje nepriama zmena využívania pôdy riziko pre biodiverzitu. Toto riziko je osobitne závažné v súvislosti s potenciálne rozsiahlou expanziou výroby spôsobenou výrazným zvýšením dopytu. Preto by sa žiadne palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách nemali podporovať. V smernici (EÚ) 2018/2001 sa už obmedzuje a stanovuje strop pre príspevok takýchto biopalív, biokvapalín a biomasy k cieľom úspor emisií skleníkových plynov v odvetví cestnej a železničnej dopravy vzhľadom na ich menší prínos pre životné prostredie, menší potenciál znižovania emisií skleníkových plynov a väčšie obavy týkajúce sa udržateľnosti.

(13) Tento prístup však musí byť v odvetví námornej dopravy prísnejší. V odvetví námornej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných lodných palív má

fosílny pôvod. Keďže palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách nebudú podľa tohto nariadenia oprávnené, zároveň sa minimalizuje akékoľvek riziko spomalenia dekarbonizácie odvetvia dopravy, ku ktorému by inak mohlo dôjsť v dôsledku presunu biopalív založených na plodinách z cestnej dopravy do odvetvia námornej dopravy. Takýto posun je nevyhnutné obmedziť na minimum, keďže cestná doprava v súčasnosti zostáva zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy a odvetvie námornej dopravy v súčasnosti používa najmä palivá fosílneho pôvodu. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách podporovaním ich používania podľa tohto nariadenia. Vzhľadom na dodatočné emisie skleníkových plynov a stratu biodiverzity spôsobenú všetkými typmi palív založenými na potravinárskych a krmovinárskych plodinách je preto potrebné, aby sa tieto palivá považovali za palivá s rovnakými emisnými faktormi ako palivá v rámci najmenej priaznivého reťazca.

(14) Dlhé prípravné obdobia spojené s vývojom a zavádzaním nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu si vyžadujú rýchle opatrenia a vytvorenie jasného a predvídateľného dlhodobého regulačného rámca, ktorý uľahčí plánovanie a investície všetkých zainteresovaných strán. Jasný a stabilný dlhodobý regulačný rámec uľahčí vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu a podporí investície zainteresovaných strán. V takomto rámci by sa mali vymedziť limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí do roku 2050. Tieto limity by sa mali časom stať ambicióznejšími, aby zohľadňovali očakávaný technologický vývoj a zvýšenú výrobu lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív.

(15) V tomto nariadení by sa mala stanoviť metodika a vzorec, ktoré by sa mali používať na výpočet ročnej priemernej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode. Tento vzorec by mal vychádzať zo spotreby paliva nahlásenej loďami a mal by zohľadňovať príslušné emisné faktory týchto palív. V metodike by sa malo zohľadniť aj využívanie náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia.

(16) S cieľom poskytnúť ucelenejší obraz o environmentálnych vlastnostiach rôznych zdrojov energie by sa vlastnosti palív z hľadiska skleníkových plynov mali posudzovať na základe metódy od zdroja po súprúd s prihliadnutím na vplyv výroby, prepravy, distribúcie a používania energie na palube. Cieľom je stimulovať technológie a reťazce výroby, ktoré v porovnaní s existujúcimi konvenčnými palivami spôsobujú menšiu stopu skleníkových plynov a poskytujú skutočné prínosy.

(17) Vlastnosti lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív z hľadiska hodnôt vykazovaných od zdroja po súprúd by sa mali stanoviť pomocou určených alebo skutočných a certifikovaných emisných faktorov vzťahujúcich sa na emisie od zdroja po palivový tank a emisie od palivového tanku po súprúd. Vlastnosti fosílnych palív by sa však mali posudzovať len na základe určených emisných faktorov stanovených v tomto nariadení.

(18) Na podporu využívania zdrojov energie s menšou celkovou stopou skleníkových plynov je potrebný komplexný prístup ku všetkým najrelevantnejším emisiám skleníkových plynov ($CO_2$, $CH_4$ a $N_2O$). S cieľom zohľadniť, že metán a oxid dusný môžu spôsobovať globálne otepľovanie, by sa limit stanovený v tomto nariadení mal vyjadriť ako „ekvivalent $CO_2$“.

(19) Využívanie obnoviteľných zdrojov energie a alternatívneho pohonu, ako je veterná a slnečná energia, výrazne znižuje intenzitu skleníkových plynov celkového využitia energie lodí. Ťažkosti s presným meraním a kvantifikáciou týchto zdrojov energie (prerušovaný charakter využívania energie, priamy prenos energie použitej na pohon atď.) by nemali brániť ich uznaniu v celkovej spotrebe energie lodí prostredníctvom aproximácie ich príspevku k energetickej bilancii lode.

(20) Znečistenie ovzdušia spôsobené loďami (oxidy síry, oxidy dusíka a tuhé častice) v kotviskách je veľkým problémom pre pobrežné oblasti a prístavné mestá. Preto by sa mali uložiť osobitné a prísne povinnosti na zníženie emisií v kotviskách z lodí, ktoré využívajú energiu zo svojich motorov počas pobytu v prístave. Podľa údajov zozbieraných v rámci nariadenia (EÚ) 2015/757 v roku 2018 sú osobné a kontajnerové lode kategóriami lodí, ktoré produkujú najvyššie množstvo emisií na loď v kotvisku. Emisie z týchto kategórií lodí by sa preto mali riešiť prioritne.

(21) Využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou (on-shore power supply – OPS) znižuje znečistenie ovzdušia spôsobené loďami, ako aj množstvo emisií skleníkových plynov produkovaných námornou dopravou. Vzhľadom na rastúci podiel obnoviteľných zdrojov energie v energetickom mixe EÚ predstavuje OPS čoraz čistejší zdroj energie dostupný lodiam v kotviskách. Zatiaľ čo smernica 2014/94/EÚ (smernica o infraštruktúre pre alternatívne palivá – AFID) sa vzťahuje len na poskytovanie miest pripojenia k OPS, dopyt po tejto technológii a v dôsledku toho jej zavádzanie zostali obmedzené. Preto by sa mali zaviesť osobitné pravidlá, ktorými sa stanoví povinnosť, aby lode, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, používali OPS.

(22) Okrem OPS môžu v prístavoch ponúknuť rovnocenné environmentálne výhody aj iné technológie. Ak sa preukáže, že používanie alternatívnej technológie je rovnocenné s využívaním OPS, loď by mala byť oslobodená od používania OPS.

(23) Výnimky z používania OPS by sa mali poskytovať aj z viacerých objektívnych dôvodov certifikovaných riadiacim orgánom prístavu, do ktorého loď pripláva, a mali by byť obmedzené na neplánované zastavenia v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori, na krátkodobé pobyty lodí v kotvisku kratšie ako dve hodiny, keďže ide o minimálny čas potrebný na pripojenie, a na využívanie výroby energie na palube v núdzových situáciách.

(24) Udeľovanie výnimiek v prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS by sa malo obmedziť po tom, ako prevádzkovatelia lodí a prístavov mali dostatok času na uskutočnenie potrebných investícií, aby sa poskytli potrebné stimuly pre tieto investície a zabránilo sa nekalej hospodárskej súťaži. Od roku 2035 by prevádzkovatelia lodí mali starostlivo plánovať svoje zastávky v prístavoch s cieľom zabezpečiť, aby mohli vykonávať svoje činnosti bez emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a skleníkových plynov v kotviskách a bez ohrozovania životného prostredia v pobrežných oblastiach a v prístavných mestách. V prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS by sa mal zachovať obmedzený počet výnimiek s cieľom poskytnúť možnosť príležitostných zmien na poslednú chvíľu v harmonogramoch zastavení v prístavoch a zastavenia v prístavoch s nekompatibilným vybavením.

(25) Týmto nariadením by sa mal zaviesť spoľahlivý systém monitorovania, nahlasovania a overovania s cieľom sledovať dodržiavanie jeho ustanovení. Takýto systém by sa mal uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode a mal by vyžadovať overenie treťou stranou, aby sa zabezpečila presnosť údajov predložených v rámci tohto systému. S cieľom uľahčiť dosiahnutie cieľa tohto nariadenia by sa všetky údaje, ktoré

už boli nahlásené na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, mali v prípade potreby použiť na overenie súladu s týmto nariadením s cieľom obmedziť administratívne zaťaženie spoločností, overovateľov a námorných orgánov.

(26) Spoločnosti by mali byť zodpovedné za monitorovanie a nahlasovanie množstva a druhu energie využitej na palube lodí pri navigácii a v kotvisku, ako aj ďalších relevantných informácií, ako sú informácie o type motora na palube alebo o prítomnosti technológií využívajúcich veternú energiu, s cieľom preukázať dodržiavanie limitu intenzity skleníkových plynov z energie spotrebovanej na palube lode stanoveného v tomto nariadení. Na uľahčenie plnenia týchto povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania a procesu overovania overovateľmi, podobne ako v prípade nariadenia (EÚ) 2015/757, by spoločnosti mali zdokumentovať plánovanú metódu monitorovania a poskytnúť ďalšie podrobnosti o uplatňovaní pravidiel tohto nariadenia v pláne monitorovania. Plán monitorovania, ako aj jeho prípadné následné úpravy by sa mali predložiť overovateľovi.

(27) Certifikácia palív je nevyhnutná na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia a zaručenie environmentálnej integrity palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, ktoré sa majú zaviesť v odvetví námornej dopravy. Takáto certifikácia by sa mala vykonávať prostredníctvom transparentného a nediskriminačného postupu. S cieľom uľahčiť certifikáciu a obmedziť administratívnu záťaž by certifikácia biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílneho paliva vyrobeného z odpadu mala vychádzať z pravidiel stanovených v smernici (EÚ) 2018/2001. Tento prístup k certifikácii by sa mal uplatňovať aj na palivá natankované mimo Únie, ktoré by sa mali považovať za dovážané palivá, podobne ako v smernici (EÚ) 2018/2001. Ak majú spoločnosti v úmysle odchýliť sa od určených hodnôt stanovených v uvedenej smernici alebo v tomto novom rámci, malo by sa tak stať len vtedy, keď hodnoty možno certifikovať jednou z dobrovoľných schém uznanou podľa smernice (EÚ) 2018/2001 (v prípade hodnôt od zdroja po palivový tank) alebo laboratórnym testovaním alebo priamymi meraniami emisií (od palivového tanku po súprúd).

(28) Overovaním akreditovanými overovateľmi by sa mala zabezpečiť presnosť a úplnosť monitorovania a nahlasovania zo strany spoločností a dodržiavanie tohto nariadenia. Aby sa zabezpečila nestrannosť, overovateľmi by mali byť nezávislé a kompetentné právne subjekty, ktoré by mali byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008[24].

(29) Na základe údajov a informácií, ktoré monitorujú a nahlasujú spoločnosti, by overovatelia mali vypočítať a stanoviť priemernú ročnú intenzitu skleníkových plynov z energie využitej na palube lode a bilanciu súladu lode pri zohľadnení limitu vrátane akéhokoľvek nadbytku alebo nedostatku súladu, ako aj dodržiavanie požiadaviek na využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou v kotvisku. Overovateľ by mal tieto informácie oznámiť príslušnej spoločnosti. Ak je overovateľ tým istým subjektom ako overovateľ na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, takéto oznámenie by sa mohlo vykonať spolu so správou o overení podľa uvedeného nariadenia. Príslušná spoločnosť by mala tieto informácie následne oznámiť Komisii.

---

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

(30) Komisia by mala zriadiť a zabezpečiť fungovanie elektronickej databázy, v ktorej sa zaznamenávajú hodnoty výkonnosti každej lode a vďaka ktorej sa zabezpečuje jej súlad s týmto nariadením. S cieľom uľahčiť nahlasovanie a obmedziť administratívnu záťaž pre spoločnosti, overovateľov a iných používateľov by táto elektronická databáza mala vychádzať z existujúceho modulu THETIS-MRV a mala by zohľadňovať možnosť opakovaného použitia informácií a údajov zhromaždených na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.

(31) Súlad s týmto nariadením by závisel od prvkov, ktoré by mohli byť mimo kontroly spoločnosti, ako sú otázky týkajúce sa dostupnosti paliva alebo kvality paliva. Spoločnostiam by sa preto mala umožniť flexibilita pri presúvaní nadbytku súladu z jedného roka do druhého alebo, v rámci určitých obmedzení, pri požičiavaní preddavku na nadbytok súladu z nasledujúceho roka. Používanie OPS v kotviskách, čo má veľký význam pre miestnu kvalitu ovzdušia v prístavných mestách a pobrežných oblastiach, by nemalo podliehať oprávneniu na podobné ustanovenia o flexibilite.

(32) S cieľom zabrániť odkázanosti na určitého dodávateľa technológie a naďalej podporovať zavádzanie najvýkonnejších riešení by spoločnosti mali mať možnosť zhromažďovať hodnoty výkonnosti rôznych lodí a využívať možné nadmerné hodnoty výkonnosť jednej lode na kompenzáciu nedostatočných hodnôt výkonnosti inej lode. Vytvára sa tým možnosť odmeňovať nadmerné dodržiavanie súladu a stimulovať investície do vyspelejších technológií. Možnosť rozhodnúť sa pre rezervu súladu by mala zostať dobrovoľná a mala by podliehať súhlasu dotknutých spoločností.

(33) Na palube lodí by sa mal uchovávať dokument o zhode (ďalej len „osvedčenie o súlade s FuelEU“), ktorý vydal overovateľ v súlade s postupmi stanovenými v tomto nariadení, ako dôkaz súladu s limitmi intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode a s požiadavkami na používanie OPS v kotvisku. Overovatelia by mali o vydaní takýchto dokumentov informovať Komisiu.

(34) Pre každé zastavenie v prístave v Únii by overovatelia mali určiť počet nesúladných zastavení v prístavoch, a to podľa súboru jasných a objektívnych kritérií, pričom by mali zohľadniť všetky relevantné informácie vrátane času pobytu, množstva každého typu a spotrebovanej energie a uplatňovania akýchkoľvek podmienok vylúčenia. Spoločnosti by mali tieto informácie sprístupniť overovateľom na účely stanovenia súladu.

(35) Bez toho, aby bola dotknutá možnosť dodržiavať súlad prostredníctvom ustanovení o flexibilite a združovaní súladu do rezervy, lode, ktoré nespĺňajú limity ročnej priemernej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube, podliehajú pokute, ktorá má odrádzajúci účinok. Pokuta by mala byť primeraná rozsahu nesúladu a mala by odstrániť akúkoľvek hospodársku výhodu vyplývajúcu z nesúladu, čím sa zachovajú rovnaké podmienky v odvetví. Mala by byť založená na množstve paliva z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkového paliva a na nákladoch na toto palivo, ktoré mali lode použiť na splnenie požiadaviek nariadenia.

(36) Pokuta uložená za každé nesúladné zastavenie v prístave by mala byť primeraná nákladom na používanie elektriny a na dostatočnej úrovni, aby mala odrádzajúci účinok od využívania zdrojov energie, ktoré viac znečisťujú životné prostredie. Pokuta by mala byť založená na výkone inštalovanom na palube plavidla, vyjadrenom v megawattoch, vynásobená fixnou pokutou v EUR za hodinu pobytu v kotvisku. Vzhľadom na nedostatok presných údajov o nákladoch na poskytovanie OPS v Únii by táto sadzba mala vychádzať z priemernej ceny elektriny v EÚ pre spotrebiteľov iných ako domácnosti vynásobenej koeficientom dvoch, aby sa zohľadnili iné

poplatky súvisiace s poskytovaním služby, okrem iného aj náklady na pripojenie a prvky návratnosti investícií.

(37) Príjmy z platieb pokút by sa mali použiť na podporu distribúcie a používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy a na pomoc prevádzkovateľom námornej dopravy pri plnení ich cieľov v oblasti klímy a životného prostredia. Na tento účel by sa tieto príjmy mali prideliť inovačnému fondu uvedenému v článku 10a ods. 8 smernice 2003/87/ES.

(38) Presadzovanie záväzkov súvisiacich s týmto nariadením by malo byť založené na existujúcich nástrojoch, konkrétne na nástrojoch zavedených na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES[25] a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES[26]. Dokument potvrdzujúci zhodu lode s požiadavkami tohto nariadenia by Komisia mala pridať do zoznamu osvedčení a dokumentov uvedených v prílohe IV k smernici 2009/16/ES.

(39) Vzhľadom na význam dôsledkov, ktoré môžu mať opatrenia prijaté overovateľmi podľa tohto nariadenia pre dotknuté spoločnosti, najmä pokiaľ ide o určenie nesúladných zastavení v prístave, výpočet výšky pokút a odmietnutie vydania osvedčenia o súlade s FuelEU, by tieto spoločnosti mali byť oprávnené požiadať príslušný orgán v členskom štáte, v ktorom bol overovateľ akreditovaný, o preskúmanie takýchto opatrení. Vzhľadom na základné právo na účinný prostriedok nápravy zakotvené v článku 47 Charty základných práv Európskej únie by rozhodnutia prijaté príslušnými orgánmi a riadiacimi orgánmi prístavu podľa tohto nariadenia mali podliehať súdnemu preskúmaniu vykonávanému v súlade s vnútroštátnym právom dotknutého členského štátu.

(40) S cieľom zachovať rovnaké podmienky prostredníctvom efektívneho fungovania tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu zoznamu faktorov emisií od zdroja po súprúd, zmenu zoznamu uplatniteľných technológií s nulovými emisiami alebo kritérií ich používania, aby sa stanovili pravidlá vykonávania laboratórneho testovania a merania priamych emisií, akreditácie overovateľov, úpravy penalizačného faktora a spôsobov platby pokút. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(41) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011[27]. Komisia by

---

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

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

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

pri stanovovaní vzorov štandardizovaných plánov monitorovania prostredníctvom vykonávacích aktov vrátane technických pravidiel ich jednotného uplatňovania mala zohľadniť možnosť opakovaného použitia informácií a údajov zhromaždených na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.

(42) Vzhľadom na medzinárodný rozmer odvetvia námornej dopravy je vhodnejší globálny prístup k obmedzeniu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí, pretože by sa mohol považovať za účinnejší vzhľadom na jeho širší rozsah pôsobnosti. V tejto súvislosti a s cieľom zjednodušiť prípravu medzinárodných pravidiel v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) by Komisia mala IMO a ďalším relevantným medzinárodným orgánom sprístupniť relevantné informácie o vykonávaní tohto nariadenia, pričom organizácii IMO by sa mali predkladať relevantné dokumenty. Ak sa dosiahne dohoda o globálnom prístupe v záležitostiach, ktoré sú relevantné pre toto nariadenie, Komisia by mala preskúmať toto nariadenie s cieľom zosúladiť ho tam, kde je to vhodné, s medzinárodnými pravidlami.

(43) Využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a náhradných zdrojov energie loďami prichádzajúcimi do prístavov, v rámci nich alebo odchádzajúcimi z prístavov, ktoré patria do právomoci členského štátu v celej Únii, nie je cieľom, ktorý možno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov bez rizika zavedenia prekážok na vnútornom trhu a narušenia hospodárskej súťaže medzi prístavmi a medzi prevádzkovateľmi námornej dopravy. Tento cieľ možno lepšie dosiahnuť zavedením jednotných pravidiel na úrovni Únie, ktoré vytvoria hospodárske stimuly pre prevádzkovateľov námornej dopravy, aby naďalej nerušene pokračovali v činnosti a zároveň plnili povinnosti týkajúce sa používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

# KAPITOLA I

## VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

*Článok 1*

**Cieľ a účel**

Týmto nariadením sa stanovujú jednotné pravidlá, ktorými sa zavádza:

a) limit intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode, ktorá prichádza do prístavov, zostáva v prístavoch alebo odchádza z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu, a

b) povinnosť využívať pobrežné zásobovanie elektrickou energiou alebo technológiu s nulovými emisiami v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu,

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

*Článok 2*

**Rozsah pôsobnosti**

Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton bez ohľadu na ich vlajku, pokiaľ ide o:

a) energiu využitú počas pobytu v prístave zastavenia podliehajúcemu právomoci členského štátu;

b) všetku energiu využitú pri plavbách z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu a

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

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

*Článok 3*

**Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

a) „emisie skleníkových plynov“ znamenajú uvoľňovanie oxidu uhličitého ($CO_2$), metánu ($CH_4$) a oxidu dusného ($N_2O$) do atmosféry;

b) „biopalivo“ je biopalivo v zmysle článku 2 bodu 33 smernice (EÚ) 2018/2001;

c) „bioplyn“ je bioplyn v zmysle článku 2 bodu 28 smernice (EÚ) 2018/2001;

d) „fosílne palivá vyrobené z odpadu“ sú fosílne palivá vyrobené z odpadu v zmysle článku 2 bodu 35 smernice (EÚ) 2018/2001;

e) „palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu“ sú palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle článku 2 bodu 36 smernice (EÚ) 2018/2001;

f) „potravinárske a krmovinárske plodiny“ sú potravinárske a krmovinárske plodiny v zmysle článku 2 bodu 40 smernice (EÚ) 2018/2001;

g) „technológia s nulovými emisiami“ je technológia spĺňajúca požiadavky podľa prílohy III, pri používaní ktorej lode neuvoľňujú do atmosféry tieto skleníkové plyny a látky znečisťujúce ovzdušie: oxid uhličitý ($CO_2$), metán ($CH_4$), oxid dusný ($N_2O$), oxidy síry ($SO_x$), oxidy dusíka ($NO_x$) a tuhé častice (PM);

h) „náhradné zdroje energie“ sú veterná alebo slnečná energia z obnoviteľných zdrojov vyrábaná na palube alebo elektrina dodávaná z pobrežného zásobovania elektrickou energiou;

i) „prístav zastavenia“ je prístav zastavenia v zmysle článku 3 písm. b) nariadenia (EÚ) 2015/757;

j) „plavba“ je plavba v zmysle článku 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2015/757;

k) „spoločnosť“ je spoločnosť v zmysle článku 3 písm. d) nariadenia (EÚ) 2015/757;

l) „hrubá priestornosť“ (GT) je hrubá priestornosť v zmysle článku 3 písm. e) nariadenia (EÚ) 2015/757;

m) „loď v kotvisku“ je loď v kotvisku v zmysle článku 3 písm. n) nariadenia (EÚ) 2015/757;

n) „využívanie energie na palube“ je množstvo energie vyjadrené v megajouloch (MJ), ktoré loď používa na pohon a na prevádzku akéhokoľvek palubného zariadenia na mori alebo v kotvisku;

o) „intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube“ je množstvo emisií skleníkových plynov, vyjadrené v gramoch ekvivalentu $CO_2$ stanovené na základe metódy od zdroja po súprúd na MJ energie spotrebovanej na palube;

p) „od zdroja po súprúd“ je metóda výpočtu emisií, ktorá zohľadňuje vplyv skleníkových plynov z výroby, prepravy, distribúcie a spotreby energie na palube, a to aj počas spaľovania;

q) „emisný faktor“ je priemerná miera emisií skleníkových plynov súvisiaca s údajmi zo zdroja prúdenia o činnosti za predpokladu, že pri spaľovaní dochádza k úplnej oxidácii a pri všetkých ostatných chemických reakciách k úplnej premene;

r) „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je systém na dodávanie elektriny lodiam v kotvisku, pri nízkom alebo vysokom napätí, vo forme striedavého alebo jednosmerného prúdu vrátane lodných a pobrežných zariadení, pripojený priamo k hlavnému rozvodnému panelu lode na účely napájania hotela, prevádzkovej záťaže alebo nabíjania sekundárnych batérií;

s) „overovateľ“ je právnická osoba vykonávajúca overovacie činnosti, ktorá je akreditovaná vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 a tohto nariadenia;

t) „obdobie nahlasovania“ je obdobie nahlasovania v zmysle článku 3 písm. m) nariadenia (EÚ) 2015/757;

u) „osvedčenie o súlade s FuelEU“ je osobitné osvedčenie, ktoré je určené pre určitú loď, ktoré spoločnosti vydáva overovateľ a v ktorom sa potvrdzuje, že daná loď bola počas určeného obdobia nahlasovania v súlade s týmto nariadením;

v) „osobná loď“ je loď, ktorá prepravuje viac ako 12 cestujúcich, vrátane výletných lodí, vysokorýchlostných osobných plavidiel a lodí so zariadením umožňujúcim nalodenie a vylodenie cestných alebo železničných vozidiel;

w) „kontajnerová loď“ je loď určená výhradne na prepravu kontajnerov v ložnom priestore a na palube;

x) „nesúladné zastavenie v prístave“ je zastavenie v prístave, počas ktorého loď nespĺňa požiadavku uvedenú v článku 5 ods. 1 a počas ktorého sa neuplatňuje žiadna z výnimiek stanovených v článku 5 ods. 3;

y) „najmenej priaznivý reťazec“ je reťazec výroby, ktorý sa použil v prípade akéhokoľvek daného paliva a ktorý má najvyššiu uhlíkovú náročnosť;

z) „ekvivalent $CO_2$ “ je metrický systém používaný na výpočet emisií $CO_2$, $CH_4$ a $N_2O$ na základe ich potenciálu globálneho otepľovania tak, že sa množstvá $CH_4$ a $N_2O$ prepočítajú na ekvivalentné množstvo oxidu uhličitého s rovnakým potenciálom globálneho otepľovania;

aa) „bilancia súladu“ je miera nadmerného alebo nedostatočného splnenia požiadaviek na súlad lode, pokiaľ ide o limity priemernej ročnej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode, ktorá sa vypočíta v súlade s prílohou V;

bb) „nadbytok súladu“ je bilancia súladu s kladnou hodnotou;

cc) „nedostatok súladu“ je bilancia súladu so zápornou hodnotou;

dd) „celková bilancia súladu v rezerve“ je súčet bilancií súladu všetkých lodí;

ee) „riadiaci orgán prístavu“ je akýkoľvek verejný alebo súkromný orgán vymedzený v článku 2 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352[28].

# KAPITOLA II

## POŽIADAVKY NA ENERGIU VYUŽÍVANÚ NA PALUBE LODÍ

*Článok 4*

**Limit intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode**

1. Ročná priemerná intenzita skleníkových plynov z energie využitej na palube lode počas obdobia nahlasovania nesmie prekročiť limit stanovený v odseku 2.

2. Limit uvedený v odseku 1 sa vypočíta znížením referenčnej hodnoty [X gramov ekvivalentu $CO_2$ na MJ]* o tento percentuálny podiel:

   – –2 % od 1. januára 2025,

   – –6 % od 1. januára 2030,

   – –13 % od 1. januára 2035,

   – –26 % od 1. januára 2040,

   – –59 % od 1. januára 2045,

   – –75 % od 1. januára 2050.

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

3. Intenzita skleníkových plynov z energie využitej na palube lode sa vypočíta ako množstvo emisií skleníkových plynov na jednotku energie podľa metodiky uvedenej v prílohe I.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy II s cieľom zahrnúť do nej faktory emisií od zdroja po súprúd súvisiace s akýmikoľvek novými zdrojmi energie alebo upraviť existujúce emisné faktory s cieľom zabezpečiť súlad s budúcimi medzinárodnými normami alebo právnymi predpismi Únie v oblasti energetiky.

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

*Článok 5*

**Dodatočné požiadavky na nulové emisie v prípade energie využitej v kotvisku**

1. Od 1. januára 2030 sa loď v kotvisku v prístave zastavenia podliehajúcom právomoci členského štátu pripojí k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou a používa ju na všetky energetické potreby v kotvisku.

2. Odsek 1 sa uplatňuje na:

   a) kontajnerové lode;

   b) osobné lode.

3. Odsek 1 sa neuplatňuje na lode:

   a) ktorých čas strávený v kotvisku je kratší než dve hodiny, vypočítaný na základe hodiny odchodu a príchodu, ktoré sa monitorujú v súlade s článkom 14;

   b) ktoré používajú technológie s nulovými emisiami, ako sa uvádza v prílohe III;

   c) ktoré musia vykonať neplánované zastavenia v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori;

   d) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou z dôvodu nedostupných miest pripojenia v prístave;

   e) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou, pretože pobrežné zariadenie v prístave nie je kompatibilné s palubným zariadením na pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou;

   f) ktoré si počas obmedzeného časového obdobia vyžadujú výrobu energie na palube v núdzových situáciách, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie života, lode, životného prostredia alebo z iných dôvodov vyššej moci.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy III s cieľom vložiť odkazy na nové technológie do zoznamu uplatniteľných technológií s nulovými emisiami alebo kritérií ich používania, ak sa tieto nové technológie vzhľadom na vedecký a technický pokrok považujú za rovnocenné s technológiami uvedenými v danej prílohe.

5. Riadiaci orgán prístavu zastavenia určí, či sa uplatňujú výnimky stanovené v odseku 3, a vydá alebo odmietne vydať osvedčenie v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe IV.

6. Od 1. januára 2035 sa výnimky uvedené v odseku 3 písm. d) a e) nemôžu uplatňovať na danú loď celkovo viac ako päťkrát počas jedného roka nahlasovania. Zastavenie v prístave sa na účely splnenia tohto ustanovenia nezapočítava, ak spoločnosť preukáže, že nemohla odôvodnene vedieť, že loď nebude schopná pripojiť sa z dôvodov uvedených v odseku 3 písm. d) a e).

7. Núdzové situácie vedúce k potrebe použiť palubné generátory uvedené v odseku 3 písm. f) musí loď zdokumentovať a oznámiť riadiacemu orgánu prístavu.

# KAPITOLA III

## SPOLOČNÉ ZÁSADY A CERTIFIKÁCIA

*Článok 6*

**Spoločné zásady monitorovania a nahlasovania**

1. V súlade s článkami 7 až 9 spoločnosti za každú svoju loď monitorujú a nahlasujú relevantné údaje počas obdobia nahlasovania. Spoločnosti vykonávajú uvedené monitorovanie a nahlasovanie v každom prístave podliehajúcom právomoci členského štátu a v súvislosti s každou plavbou do prístavu alebo z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu.

2. Monitorovanie a nahlasovanie je úplné a zahŕňa energiu využitú na palube lodí, kým sú lode na mori, ako aj v kotvisku. Spoločnosti uplatňujú vhodné opatrenia, aby počas obdobia nahlasovania predišli akejkoľvek absencii údajov.

3. Monitorovanie a nahlasovanie je konzistentné a porovnateľné v čase. Na tento účel používajú spoločnosti rovnaké metodiky monitorovania a súbory údajov s výhradou zmien posúdených overovateľom. Spoločnosti zabezpečujú, aby sa s primeranou istotou dala určiť integrita údajov, ktoré sa majú monitorovať a nahlásiť.

4. Spoločnosti získavajú, zaznamenávajú, zostavujú, analyzujú a dokumentujú údaje z monitorovania vrátane predpokladov, odkazov, emisných faktorov a údajov o činnosti transparentným a presným spôsobom, vďaka ktorému overovateľ dokáže určiť intenzitu skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí.

5. Pri vykonávaní činností monitorovania a podávania správ stanovených v článkoch 7 až 9 a článku 14 tohto nariadenia sa v prípade potreby použijú informácie a údaje zozbierané na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.

*Článok 7*

**Plán monitorovania**

1. Spoločnosti predložia overovateľom do 31. augusta 2024 plán monitorovania za každú zo svojich lodí, v ktorom uvedú zvolenú metódu spomedzi metód stanovených v prílohe I na monitorovanie a nahlasovanie množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí a ďalšie relevantné informácie.

2. Ak ide o lode, na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje prvýkrát po 31. auguste 2024, spoločnosti predložia overovateľovi plán monitorovania bez zbytočného odkladu, najneskôr však do dvoch mesiacov po prvom zastavení každej lode v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu.

3. Plán monitorovania pozostáva z úplnej a transparentnej dokumentácie a obsahuje minimálne tieto prvky:

   a) identifikačné údaje o lodi a druh lode vrátane jej názvu, jej identifikačného čísla podľa IMO, jej prístavu registrácie alebo domovského prístavu a mena/názvu majiteľa lode;

   b) názov spoločnosti a adresu, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby;

   c) opis systémov konverzie energie inštalovaných na palube a súvisiaci výkon vyjadrený v megawattoch (MW);

   d) opis, že loď má nainštalované a certifikované zariadenie umožňujúce pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou pri špecifikovanom napätí a frekvencii vrátane vybavenia uvedeného v IEC/IEEE 80005-1 (vysoké napätie) a IEC/IEEE 80005-3 (nízke napätie) alebo že je vybavená náhradnými

zdrojmi energie alebo technológiou s nulovými emisiami, ako sa uvádza v prílohe III;

e) opis zamýšľaného(-ých) zdroja(-ov) energie, ktorý(-é) sa má(-ajú) použiť na palube počas plavby a v kotvisku s cieľom splniť požiadavky stanovené v článkoch 4 a 5;

f) opis postupov monitorovania spotreby paliva lode, ako aj energie dodávanej z náhradných zdrojov energie alebo technológie s nulovými emisiami, ako sa uvádza v prílohe III;

g) faktory emisií od zdroja po súprúd uvedené v prílohe II;

h) opis postupov použitých na monitorovanie úplnosti zoznamu plavieb;

i) opis postupov používaných na určenie údajov o činnosti za každú plavbu vrátane postupov, povinností, vzorcov a zdrojov údajov na určenie a zaznamenávanie času stráveného na mori medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu a času stráveného v kotvisku;

j) opis postupov, systémov a povinností použitých na aktualizáciu akýchkoľvek údajov uvedených v pláne monitorovania v priebehu obdobia nahlasovania;

k) opis metódy, ktorá sa použije na určenie náhradných údajov na doplnenie chýbajúcich údajov;

l) záznamový list revízií na zaznamenávanie všetkých podrobností o vykonaných revíziách.

4. Spoločnosti použijú štandardizované plány monitorovania založené na vzorových dokumentoch. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov určí tieto vzory vrátane technických pravidiel ich jednotného uplatňovania. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3

*Článok 8*

**Zmeny plánu monitorovania**

1. Spoločnosti pravidelne kontrolujú, a to najmenej raz ročne, či plán monitorovania lode zodpovedá charakteru a fungovaniu lode a či je možné zlepšiť akékoľvek údaje, ktoré obsahuje.

2. Spoločnosti vykonávajú zmeny plánu monitorovania v ktoromkoľvek z týchto prípadov:

a) ak dôjde k zmene spoločnosti;

b) ak sa používajú nové systémy konverzie energie, nové druhy energie vrátane náhradných zdrojov energie alebo technológie s nulovými emisiami, ako sa uvádza v prílohe III;

c) ak zmena dostupnosti údajov v dôsledku používania nových druhov meracích zariadení, nových metód odberu vzoriek alebo metód analýzy alebo z iných dôvodov môže ovplyvniť presnosť zozbieraných údajov;

d) ak sa zistilo, že údaje získané pomocou použitej metodiky monitorovania sú nesprávne;

e) ak sa zistí, že ktorákoľvek časť plánu monitorovania nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, a overovateľ od spoločnosti vyžaduje, aby ho zrevidovala.

3. Spoločnosti bez zbytočného odkladu oznámia overovateľom všetky návrhy na zmenu plánu monitorovania.

4. Zmeny plánu monitorovania uvedené v odseku 2 písm. b), c) a d) tohto článku podliehajú posúdeniu overovateľom. Po vykonaní posúdenia overovateľ oznámi príslušnej spoločnosti, či sú tieto zmeny v súlade s článkom 6.

*Článok 9*

**Certifikácia biopalív, bioplynu, kvapalných a plynných palív v doprave z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu**

1. Ak sa biopalivá, bioplyn, palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílne palivá vyrobené z odpadu vymedzené v smernici (EÚ) 2018/2001 majú zohľadniť na účely uvedené v článku 4 ods. 1 tohto nariadenia, uplatňujú sa tieto pravidlá:

   a) emisné faktory skleníkových plynov z biopalív a bioplynu, ktoré spĺňajú kritériá udržateľnosti a úspory skleníkových plynov stanovené v článku 29 smernice (EÚ) 2018/2001, sa určujú podľa metodík stanovených v uvedenej smernici;

   b) emisné faktory skleníkových plynov z palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu, ktoré spĺňajú stropy úspor emisií skleníkových plynov stanovené v článku 27 ods. 3 smernice (EÚ) 2018/2001, sa určujú podľa metodík stanovených v uvedenej smernici;

   c) biopalivá a bioplyn, ktoré nie sú v súlade s písmenom a) alebo ktoré sa vyrábajú z potravinárskych a krmovinárskych plodín, sa považujú za biopalivá a bioplyn, ktoré majú rovnaké emisné faktory ako najmenej priaznivý reťazec výroby fosílnych palív pre tento druh paliva;

   d) palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílne palivá vyrobené z odpadu, ktoré nie sú v súlade s písmenom b), sa považujú za palivá, ktoré majú rovnaké emisné faktory ako najmenej priaznivý reťazec výroby fosílnych palív pre tento druh palív.

2. Spoločnosti poskytujú presné a spoľahlivé údaje o intenzite emisií skleníkových plynov a vlastnostiach týkajúcich sa udržateľnosti biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu, overených schémou, ktorú uznáva Komisia v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001.

3. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od stanovených určených hodnôt faktorov emisií od palivového tanku po súprúd za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované laboratórnym testovaním alebo meraniami priamych emisií. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť toto nariadenie zavedením pravidiel týkajúcich vykonávania laboratórneho testovania a meraní priamych emisií.

## KAPITOLA IV

## OVEROVANIE A AKREDITÁCIA

*Článok 10*

**Overovacie činnosti**

1. Overovateľ posudzuje zhodu plánu monitorovania s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 až 9. Ak sa v posúdení overovateľa zistí nesúlad s uvedenými požiadavkami, dotknutá spoločnosť svoj plán monitorovania zodpovedajúcim spôsobom zreviduje a tento zrevidovaný plán monitorovania predloží na záverečné posúdenie overovateľovi pred začiatkom obdobia nahlasovania. Príslušná spoločnosť sa s overovateľom dohodne na dĺžke lehoty potrebnej na vykonanie týchto revízií. Uvedená lehota nesmie v žiadnom prípade presiahnuť začiatok obdobia nahlasovania.

2. Overovateľ pred vykonaním operácií stanovených v článku 15 ods. 2 posúdi súlad nahlásených informácií s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 až 9 a v prílohách I, II a III.

3. Ak sa v rámci overovacieho hodnotenia zistia nesprávne informácie alebo nezrovnalosti s týmto nariadením, overovateľ o tom včas informuje príslušnú spoločnosť. Táto spoločnosť potom opraví nesprávne informácie alebo nezrovnalosti tak, aby sa postup overovania mohol dokončiť včas.

*Článok 11*

**Všeobecné povinnosti a zásady pre overovateľov**

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

2. Overovateľ posúdi spoľahlivosť, dôveryhodnosť a presnosť údajov a informácií týkajúcich sa množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí, a to najmä:

   a) priradenie spotreby paliva a využívania náhradných zdrojov energie jednotlivým plavbám;

   b) nahlásené údaje o spotrebe paliva a súvisiace merania a výpočty;

   c) výber a použitie emisných faktorov;

   d) využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou alebo existenciu výnimiek certifikovaných v súlade s článkom 5 ods. 5.

3. Posúdenie uvedené v článku 2 vychádza z týchto kritérií:

   a) nahlásené údaje sú koherentné z hľadiska odhadov založených na údajoch o sledovaní lode a charakteristikách lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora;

b) nahlásené údaje neobsahujú nezrovnalosti, predovšetkým pri porovnaní celkového objemu paliva, ktoré ročne nakúpili jednotlivé lode, a celkovej spotreby paliva počas plavieb;

c) zber údajov sa vykonal v súlade s platnými pravidlami a

d) príslušné záznamy o lodi sú úplné a konzistentné.

*Článok 12*

**Postupy overovania**

1. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s procesom monitorovania a nahlasovania prostredníctvom porovnania nahláseného množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí s odhadmi vychádzajúcimi z údajov o sledovaní lode a charakteristík lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora. Ak sa zistia podstatné odchýlky, overovateľ vykoná ďalšie analýzy.

2. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s rôznymi krokmi výpočtu prostredníctvom preskúmania všetkých zdrojov údajov a metodík, ktoré spoločnosť použila.

3. Overovateľ vezme do úvahy všetky účinné metódy kontroly rizík, ktoré príslušná spoločnosť použila na zníženie miery neistoty spojenej s presnosťou špecifickou pre použité metódy monitorovania.

4. Príslušná spoločnosť poskytne overovateľovi všetky ďalšie informácie, ktoré mu umožnia vykonať postupy overovania. Overovateľ môže počas overovacieho procesu vykonať kontroly, aby určil spoľahlivosť nahlásených údajov a informácií.

*Článok 13*

**Akreditácia overovateľov**

1. Podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 akredituje overovateľov na činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vnútroštátny akreditačný orgán.

2. Ak sa v tomto nariadení neuvádzajú žiadne konkrétne ustanovenia týkajúce sa akreditácie overovateľov, uplatňujú sa príslušné ustanovenia nariadenia (ES) č. 765/2008.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením ďalších metód a kritérií akreditácie overovateľov. Metódy spresnené v uvedených delegovaných aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článkoch 10 a 11 a príslušných medzinárodne uznávaných normách.

KAPITOLA V

**ZAZNAMENÁVANIE, OVEROVANIE, NAHLASOVANIE A POSUDZOVANIE SÚLADU**

*Článok 14*

**Monitorovanie a zaznamenávanie**

1. Na základe plánu monitorovania uvedeného v článku 7 a po posúdení tohto plánu overovateľom spoločnosti zaznamenávajú za každú loď, ktorá prichádza do prístavu zastavenia alebo z neho odchádza, a za každú plavbu do prístavu zastavenia alebo z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu tieto informácie:

   a) prístav odchodu a prístav príchodu vrátane dátumu a hodiny odchodu a príchodu a čas strávený v kotvisku;

   b) v prípade každej lode, na ktorú sa vzťahuje požiadavka uvedená v článku 5 ods. 1, pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou a jeho využívanie alebo existencia ktorejkoľvek z výnimiek uvedených v článku 5 ods. 3;

   c) množstvo každého druhu paliva spotrebovaného v kotvisku a na mori;

   d) faktory emisií od zdroja po súprúd pre každý druh paliva spotrebovaného v kotvisku a na mori, rozčlenené podľa emisií od zdroja po palivový tank, emisií od palivového tanku po súprúd a fugitívnych emisií, ktoré sa vzťahujú na všetky relevantné skleníkové plyny;

   e) objem každého typu náhradného zdroja energie spotrebovanej v kotvisku a na mori.

2. Spoločnosti každoročne zaznamenávajú informácie a údaje uvedené v odseku 1 transparentným spôsobom, ktorý overovateľovi umožňuje overiť súlad s týmto nariadením.

3. Spoločnosti každoročne do 30. marca poskytnú overovateľovi informácie uvedené v odseku 1.

*Článok 15*

**Overovanie a výpočet**

1. Po overení stanovenom v článkoch 10 až 12 overovateľ posúdi kvalitu, úplnosť a presnosť informácií, ktoré spoločnosť poskytla v súlade s článkom 14 ods. 3.

2. Na základe informácií overených podľa odseku 1 overovateľ:

   a) vypočíta pomocou metódy uvedenej v prílohe I ročnú priemernú intenzitu skleníkových plynov z energie využitej na palube príslušnej lode;

   b) pomocou vzorca uvedeného v prílohe V vypočíta bilanciu súladu lode;

   c) vypočíta počet nesúladných zastavení v prístave, v predchádzajúcom období nahlasovania vrátane času stráveného v kotvisku v prípade každého nesúladného zastavenia v prístave;

   d) vypočíta výšku pokút uvedených v článku 20 ods. 1 a 2.

3. Overovateľ oznámi spoločnosti informácie uvedené v odseku 2.

*Článok 16*

**Databáza súladu a nahlasovanie**

1. Komisia vytvorí a zabezpečí fungovanie elektronickej databázy súladu na monitorovanie súladu s článkami 4 a 5 a aktualizuje ju. Databáza súladu sa používa na vedenie záznamov o bilancii súladu lodí a o využívaní mechanizmov flexibility

stanovených v článkoch 17 a 18. Je prístupná spoločnostiam, overovateľom, príslušným orgánom a Komisii.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví pravidlá pre prístupové práva a funkčné a technické špecifikácie databázy súladu. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3

3. Do 30. apríla každého roka spoločnosť zaznamená do databázy súladu za každú zo svojich lodí informácie uvedené v článku 15 ods. 2, ako ich určil overovateľ, spolu s informáciami umožňujúcimi identifikáciu lode a spoločnosti, ako aj totožnosť overovateľa, ktorý vykonal posúdenie.

*Článok 17*

**Vkladanie a požičiavanie nadbytku súladu medzi obdobiami nahlasovania**

1. Ak má loď za obdobie nahlasovania nadbytok súladu, spoločnosť ho môže vložiť do bilancie súladu tej istej lode za nasledujúce obdobie nahlasovania. Spoločnosť zaznamená do databázy súladu vloženie nadbytku súladu na nasledujúce obdobie nahlasovania za predpokladu, že to jej overovateľ schváli. Po vydaní osvedčenia o súlade s FuelEU už spoločnosť nemôže vkladať nadbytok súladu.

2. Ak má loď za obdobie nahlasovania nedostatok súladu, spoločnosť si môže z nasledujúceho obdobia nahlasovania požičať preddavok zodpovedajúci množstvu nadbytku súladu. Tento preddavok na nadbytok súladu sa pripočíta k bilancii súladu lode v období nahlasovania a odpočíta sa od bilancie tej istej lode v nasledujúcom období nahlasovania. Množstvo, ktoré sa má odpočítať v nasledujúcom období nahlasovania, sa rovná preddavku na nadbytok súladu vynásobenému koeficientom 1,1. Preddavok na nadbytok súladu sa nesmie požičať:

   a) v prípade množstva prekračujúceho limit stanovený v článku 4 ods. 2 o viac ako 2 %, vynásobený spotrebou energie lode vypočítanou v súlade s prílohou I;

   b) počas dvoch po sebe nasledujúcich obdobiach nahlasovania.

3. Spoločnosť zaznamená do databázy súladu preddavok na nadbytok súladu po schválení overovateľom do 30. apríla roka nasledujúceho po období nahlasovania.

*Článok 18*

**Združovanie súladu do rezervy**

1. Bilancia súladu dvoch alebo viacerých lodí, ktoré overil ten istý overovateľ, sa môže zlúčiť na účely splnenia požiadaviek uvedených v článku 4. Bilancia súladu lode nesmie byť zahrnutá do viac ako jednej rezervy v tom istom období nahlasovania.

2. Do 30. marca roka nasledujúceho po období nahlasovania spoločnosť oznámi overovateľovi úmysel zahrnúť bilanciu súladu lode do rezervy za bezprostredne predchádzajúce obdobie nahlasovania. V prípade, že lode podieľajúce sa na rezerve sú pod kontrolou dvoch alebo viacerých spoločností, príslušné spoločnosti podajú overovateľovi spoločné oznámenie.

3. Overovateľ do 30. apríla roka nasledujúceho po období nahlasovania zaznamená rezervu do databázy súladu. Zloženie rezervy sa po tomto dátume nemení.

4. V prípade rezervy súladu podľa odseku 1 tohto článku a na účely článku 15 ods. 2 písm. b) môže spoločnosť rozhodnúť o tom, ako rozdeliť celkovú bilanciu súladu

rezervy medzi jednotlivé lode za predpokladu, že sa dodrží celková bilancia súladu v rezerve. V prípade, že lode podieľajúce sa na rezerve sú pod kontrolou dvoch alebo viacerých spoločností, celková bilancia súladu rezervy sa rozdelí podľa metódy uvedenej v spoločnom oznámení.

5. Ak priemerná bilancia súladu rezervy vedie v prípade jednotlivej lode k nadbytku súladu, uplatňuje sa článok 17 ods. 1.

6. Článok 17 ods. 2 sa nevzťahuje na loď, ktorá prispieva k rezerve.

7. Po vydaní osvedčenia o súlade s FuelEU spoločnosť už nemôže do rezervy zahrnúť aj bilanciu súladu lode.

*Článok 19*

**Osvedčenie o súlade s FuelEU**

1. Overovateľ do 30. júna roku nasledujúceho po období nahlasovania vydá pre príslušnú loď osvedčenie o súlade s FuelEU za predpokladu, že loď nemá po prípadnom uplatnení článkov 17 a 18 nedostatok súladu a že nevykonala nesúladné zastavenia v prístave.

2. Osvedčenie o súlade s FuelEU obsahuje tieto informácie:

   a) identifikačné údaje o lodi (názov, identifikačné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);

   b) meno/názov, adresu a hlavné miesto podnikania majiteľa lode;

   c) totožnosť overovateľa;

   d) dátum vydania tohto osvedčenia, jeho obdobie platnosti a obdobie nahlasovania, na ktoré sa vzťahuje.

3. Osvedčenie o súlade s FuelEU je platné počas obdobia 18 mesiacov po skončení obdobia nahlasovania.

4. Overovateľ bezodkladne informuje Komisiu a vlajkový štát o vydaní každého osvedčenia o súlade s FuelEU.

5. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia vzory osvedčenia o súlade s FuelEU vrátane elektronických vzorov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.

*Článok 20*

**Pokuty**

1. Ak má loď 1. mája roku nasledujúceho po období nahlasovania nedostatok súladu, spoločnosť zaplatí pokutu. Overovateľ vypočíta výšku pokuty na základe vzorca uvedeného v prílohe V.

2. Spoločnosť zaplatí pokutu za každé nesúladné zastavenie v prístave. Overovateľ vypočíta výšku pokuty vynásobením sumy 250 EUR megawattmi inštalovaného výkonu na palube a počtom dokončených hodín strávených v kotvisku.

3. Bez ohľadu na článok 19 ods. 1 overovateľ vydá osvedčenie o súlade s FuelEU po zaplatení pokút uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku. Činnosti uvedené v tomto článku, ako aj doklad o finančných platbách v súlade s článkom 21 sa zaznamenajú v osvedčení o súlade s FuelEU.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy V s cieľom upraviť vzorec uvedený v odseku 1 tohto článku a zmeniť výšku paušálnej pokuty stanovenej v odseku 2 tohto článku, pričom zohľadní vývoj nákladov na energiu.

*Článok 21*

**Prideľovanie vybraných pokút na podporu palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy**

1. Vybrané pokuty uvedené v článku 20 ods. 1 a 2 sa pridelia na podporu spoločných projektov zameraných na rýchle zavádzanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy. Projekty financované z prostriedkov vyzbieraných z pokút stimulujú výrobu väčšieho množstva palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív pre odvetvie námornej dopravy, uľahčia výstavbu vhodných zariadení na tankovanie paliva alebo miest pripojenia do elektrickej siete v prístavoch a podporia vývoj, testovanie a zavádzanie najinovatívnejších európskych technológií vo flotile s cieľom dosiahnuť výrazné zníženie emisií.
2. Príjmy získané z pokút uvedených v odseku 1 sa pridelia inovačnému fondu uvedenému v článku 10a ods. 8 smernice 2003/87/ES. Tieto príjmy predstavujú vonkajšie pripísané príjmy v súlade s článkom 21 ods. 5 nariadenia o rozpočtových pravidlách a implementujú sa v súlade s pravidlami, ktoré sa vzťahujú na inovačný fond.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na doplnenie tohto nariadenia, pokiaľ ide o spôsoby platby pokút uvedených v článku 20 ods. 1 a 2.

*Článok 22*

**Povinnosť mať na palube platné osvedčenie o súlade s FuelEU**

1. Lode, ktoré zastavujú v prístave podliehajúcom právomoci členského štátu, musia mať na palube platné osvedčenie o súlade s FuelEU.
2. Osvedčenie o súlade s FuelEU vydané pre dotknutú loď podľa článku 19 predstavuje dôkaz o súlade s týmto nariadením.

*Článok 23*

**Presadzovanie**

1. Členské štáty stanovia pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia, a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty informujú Komisiu o týchto ustanoveniach do [dd/mm/20xx] a bezodkladne jej oznámia akékoľvek následné zmeny.
2. Každý členský štát zabezpečí, aby sa v rámci každej inšpekcie lode v prístave podliehajúcom jeho právomoci vykonanej podľa smernice 2009/16/ES overilo, či sa na palube lode nachádza platné osvedčenie o súlade s FuelEU.
3. Ak loď nepredložila platné osvedčenie o súlade s FuelEU počas dvoch alebo viacerých po sebe nasledujúcich období nahlasovania a ak iné opatrenia na

presadzovanie neviedli k zabezpečeniu súladu, príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia môže po tom, ako dal dotknutej spoločnosti možnosť predložiť pripomienky, vydať rozhodnutie o vyhostení. Príslušný orgán členského štátu oznámi rozhodnutie o vyhostení Komisii, ostatným členským štátom a dotknutému vlajkovému štátu. Každý členský štát s výnimkou členského štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, musí odmietnuť vstup lode, na ktorú sa vzťahuje rozhodnutie o vyhostení, do ktoréhokoľvek zo svojich prístavov dovtedy, kým si spoločnosť nesplní svoje povinnosti. Ak sa loď plaví pod vlajkou členského štátu, dotknutý členský štát po tom, ako dal príslušnej spoločnosti možnosť predložiť pripomienky, nariadi zadržanie vlajky, kým si spoločnosť nesplní svoje povinnosti.

4. Splnenie týchto povinností sa potvrdí tak, že sa príslušnému vnútroštátnemu orgánu, ktorý vydal rozhodnutie o vyhostení, predloží platné osvedčenie o súlade s FuelEU. Týmto odsekom nie sú dotknuté ustanovenia medzinárodného práva, ktoré sa vzťahujú na lode v núdzi.

5. Sankcie voči konkrétnej lodi zo strany ktoréhokoľvek členského štátu sa oznámia Komisii, ostatným členským štátom a dotknutému vlajkovému štátu.

*Článok 24*

**Právo na preskúmanie**

1. Spoločnosti sú oprávnené požiadať o preskúmanie výpočtov a meraní, ktoré im overovateľ predložil podľa tohto nariadenia, vrátane odmietnutia vydať osvedčenie o súlade s FuelEU podľa článku 19 ods. 1.

2. Žiadosť o preskúmanie sa predloží do jedného mesiaca od oznámenia výsledku výpočtu alebo merania zo strany overovateľa príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom bol overovateľ akreditovaný. Rozhodnutie príslušného orgánu podlieha súdnemu preskúmaniu.

3. Rozhodnutia prijaté podľa tohto nariadenia riadiacim orgánom prístavu podliehajú súdnemu preskúmaniu.

*Článok 25*

**Príslušné orgány**

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

# KAPITOLA VI

## DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE PRÁVOMOCI A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

*Článok 26*

**Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 4 ods. 4, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 sa Komisii udeľuje na neurčito od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

3. Delegovanie právomocí uvedených v článku 4 ods. 4, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 4, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

*Článok 27*

**Postup výboru**

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002[29]. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

*Článok 28*

**Nahlasovanie a preskúmanie**

1. Komisia do 1. januára 2030 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch hodnotenia fungovania tohto nariadenia a vývoji technológií a trhu s

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

palivami z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkovými palivami v námornej doprave a o jeho vplyve na odvetvie námornej dopravy v Únii. Komisia zváži možné zmeny:

a) limitu uvedeného v článku 4 ods. 2;

b) typov lodí, na ktoré sa vzťahuje článok 5 ods. 1;

c) výnimiek uvedených v článku 5 ods. 3.

*Článok 29*

**Zmeny smernice 2009/16/ES**

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

*Článok 30*

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Uplatňuje sa od 1. januára 2025.

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

V Bruseli

| | |
|---|---|
| *Za Európsky parlament* | *Za Radu* |
| *predseda* | *predseda* |