EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Jelikož námořní doprava přispívá k přibližně 75 % objemu zahraničního obchodu EU a 31 % objemu vnitřního obchodu EU, je nezbytnou součástí evropského dopravního systému a hraje zásadní roli pro evropské hospodářství. V přístavech EU se každý rok nalodí nebo vylodí přibližně 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava plní důležitou úlohu při zajišťování propojení ostrovů a okrajových přímořských regionů se zbytkem jednotného trhu[1]. Účinná spojení v námořní dopravě jsou zásadní pro mobilitu občanů EU, v rozvojových regionech EU a pro hospodářství EU jako celek.

Odvětví námořní dopravy funguje v prostředí otevřených trhů a mezinárodní konkurence. Služby námořní dopravy v EU jsou otevřeny všem majitelům lodí z EU, služby námořní dopravy mezi členskými státy EU a mezi členskými státy EU a třetími zeměmi (zeměmi mimo EU) mohou poskytovat provozovatelé všech národností. Rovné podmínky pro provozovatele lodí a lodní společnosti jsou zásadní pro dobře fungující trh EU s námořní dopravou.

V září 2020 přijala Komise návrh na snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 55 % do roku 2030[2] a přivedení EU na odpovědnou cestu k tomu, aby se do roku 2050 stala klimaticky neutrální. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné snížit do roku 2050 emise z dopravy o 90 %. Na tomto snížení se budou muset podílet všechny druhy dopravy, včetně námořní dopravy.

Dosažení významného snížení emisí CO_2 z mezinárodní námořní dopravy vyžaduje používání jak menšího množství energie (zvýšení energetické účinnosti), tak čistších druhů energie (používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv). Sdělení o plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030[3] vysvětluje: *„Odvětví letecké i námořní dopravy bude muset zvýšit úsilí o zlepšení účinnosti letadel, lodí a jejich provozu a zvýšit využívání udržitelně vyráběných paliv z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkových paliv. To bude podrobněji posouzeno v souvislosti s iniciativami „ReFuelEU Aviation“ a „FuelEU Maritime“, jejichž cílem je zvýšit výrobu a využívání udržitelných alternativních paliv pro tato odvětví. K nezbytnému vývoji a zavádění technologií musí dojít již do roku 2030, abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.“*

V závislosti na politických scénářích hodnocených v rámci plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a na podporu strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu by obnovitelná a nízkouhlíková paliva měla v roce 2030 představovat 6 až 9 % a do roku 2050 mezi 86 % a 88 % palivové skladby mezinárodní námořní dopravy, aby přispěly k cílům EU snížit emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství[4].

Plán dosažení cíle v oblasti klimatu konstatuje, že podíl obnovitelných zdrojů v odvětví dopravy se musí zvýšit prostřednictvím rozvoje elektrifikace, pokročilých biopaliv a dalších obnovitelných a nízkouhlíkových paliv jako součásti holistického a integrovaného přístupu

---

1 Doprava EU v číslech, statistická příručka 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

4 Scénář posuzující kombinaci stanovování cen uhlíku a regulačních opatření (takzvaný MIX) předpokládá podíl 7,5 % do roku 2030 a 86 % do roku 2050.

a že pro dekarbonizaci budou zásadní syntetická paliva na bázi vodíku, zejména v leteckém a námořním odvětví.

Tlak na to, aby odvětví námořní dopravy používalo čistší paliva, je vyvíjen i na mezinárodní úrovni. V roce 2018 přijala Mezinárodní námořní organizace (IMO) svou výchozí strategii snižování emisí skleníkových plynů z lodí. Do seznamu identifikovaných případných krátkodobých opatření IMO zahrnuje podporu zavádění alternativních nízkouhlíkových a bezuhlíkových paliv a poskytování elektřiny z pevniny.

V současné době je skladba paliv v námořním odvětví zcela závislá na fosilních palivech. To lze vysvětlit nedostatečnými pobídkami pro provozovatele ke snižování emisí a nedostatkem vyspělých, cenově dostupných a globálně využitelných technologických alternativ k fosilním palivům v tomto odvětví. Tyto problémy částečně způsobují a posilují četná selhání trhu. Patří sem:

– vzájemné závislosti mezi nabídkou paliv, jejich distribucí a poptávkou po nich,

– nedostatek informací o budoucích regulačních požadavcích,

– dlouhá životnost aktiv (plavidla a infrastruktura pro doplňování paliva).

Iniciativa FuelEU Maritime navrhuje společný regulační rámec EU ke zvýšení podílu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv ve skladbě paliv používaných v mezinárodní námořní dopravě, aniž by se tím vytvářely překážky pro jednotný trh.

Úvahy o možných překážkách pro jednotný trh, narušení hospodářské soutěže mezi provozovateli a odklonu obchodních cest jsou zvláště důležité pro požadavky na palivo, protože náklady na palivo tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů lodí. Podíl nákladů na palivo na provozních nákladech lodí se může pohybovat od přibližně 35 % sazby za přepravu u malého tankeru do přibližně 53 % pro kontejnerová či velká nákladní plavidla. Odchylky v cenách lodního paliva mohou proto výrazně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí.

Cenový rozdíl mezi konvenčními lodními palivy fosilního původu a obnovitelnými nízkouhlíkovými palivy přitom zůstává vysoký. Aby byla zachována konkurenceschopnost a zároveň se toto odvětví nasměrovalo k přechodu na jiný typ paliv, k němuž nevyhnutelně musí dojít, jsou zapotřebí jasné a jednotné povinnosti týkající se používání obnovitelných nízkouhlíkových paliv na lodích.

Očekává se, že větší předvídatelnost regulačního rámce bude stimulovat rozvoj technologií a výrobu paliv a pomůže odblokovat patovou situaci, v níž se toto odvětví nachází, pokud jde o poptávku po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech a jejich nabídku. Ke snížení rizika úniku uhlíku, ke kterému je námořní doprava náchylná vzhledem ke své mezinárodní povaze a možnosti tankovat palivo mimo EU, jsou nezbytné jasné a jednotné povinnosti týkající se využívání energie plavidly. S ohledem na přeshraniční a globální rozměr námořní dopravy je upřednostňováno obecné nařízení týkající se námořní dopravy před právním rámcem vyžadujícím, aby členské státy EU provedly právní předpisy EU ve vnitrostátním právu. Tato druhá varianta by mohla mít za následek nesourodý soubor vnitrostátních opatření s odlišnými požadavky a cíli.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Iniciativa FuelEU Maritime je součástí balíčku opatření, jehož cílem je řešit emise z námořní dopravy při zachování rovných podmínek. Je plně v souladu s dalšími opatřeními prezentovanými jako součást balíčku „Fit for 55“ a navazuje na stávající politické nástroje,

jako je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757[5], kterým se zavádí systém EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí CO_2 a dalších relevantních informací od velkých lodí využívajících přístavy v EU.

Balíček opatření je považován za nezbytný k řešení řady různých selhání trhu, která brání zavedení zmírňujících opatření v námořním odvětví. Kromě iniciativy FuelEU Maritime, jejímž cílem je zvýšit poptávku po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech, Komise navrhuje rozšířit evropský systém obchodování s emisemi (ETS)[6] na odvětví námořní dopravy a provést přezkum směrnice o zdanění energie (ETD)[7]. Tyto dvě iniciativy by měly zajistit nákladově efektivní snižování emisí v tomto odvětví a to, aby cena dopravy odrážela její dopad na životní prostředí, zdraví a energetickou bezpečnost.

Kromě toho bude balíček opatření zahrnovat přezkum několika dalších směrnic, včetně:

– směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFID)[8] a

– směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II)[9].

Vedle těchto revidovaných právních předpisů se Komise bude zabývat potřebou dalších činností v oblasti výzkumu a inovací, zejména prostřednictvím společně programovaného partnerství v oblasti vodní dopravy s nulovými emisemi navrženého technologickou platformou Waterborne v rámci programu Horizont Evropa[10]. Rovněž provede revizi pokynů pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky[11] v souladu s politickými cíli Zelené dohody pro Evropu, což by mělo umožnit dostatečné financování ekologické transformace tohoto odvětví (včetně zavádění infrastruktury pro dobíjení elektřinou z pevniny) a současně zamezit narušení hospodářské soutěže.

Podíváme-li se podrobněji na navrhovaná opatření, v současné době neexistuje žádný mechanismus, a to ani na úrovni IMO, ani na úrovni EU, který by napravoval přítomnost negativních externalit (nepřímých nákladů na emise, které se jinak neberou v potaz) v tomto odvětví. To brání provozovatelům zohledňovat při svých provozních a investičních volbách společenské náklady na svou činnost z hlediska změny klimatu a znečištění ovzduší. Ekonomická literatura uvádí jako vhodný nástroj k „internalizaci“ externích nákladů mechanismy stanovování cen. Hlavními příklady by byla daň stanovená na úrovni externích nákladů nebo obchodní systém stanovující stropy emisí („cap and trade“), jako je systém EU pro obchodování s emisemi (ETS), který stanoví mez celkových emisí a umožňuje trhu určit jejich odpovídající cenu. Oba jsou popsány jako „tržní opatření“.

Přestože obchodování s emisemi může vést ke snížení emisí skleníkových plynů nákladově efektivním způsobem a poskytuje jednotný cenový signál, který ovlivňuje rozhodnutí provozovatelů, investorů a spotřebitelů, neřeší dostatečně všechny překážky pro nasazení řešení s nízkými a nulovými emisemi.

Jsou zapotřebí další politická opatření, aby bylo zajištěno zachování rovných podmínek při odstraňování překážek investic do technologií a infrastruktury pro čistou energii, a tím

---

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

6 Směrnice 2003/87/ES.

7 Směrnice Rady 2003/96/ES.

8 Směrnice 2014/94/EU.

9 Směrnice (EU) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

11 Sdělení Komise (2014/C 200/01).

omezování nákladů na snižování emisí a doplňování činnosti systému EU pro obchodování s emisemi. To je zvláště důležité pro podporu zmírňujících opatření – jako je využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví námořní dopravy – která mají vysoký potenciál snížit emise v budoucnu, ale v současné době se potýkají s vysokými náklady na snižování emisí, jakož i se specifickými tržními překážkami.

Rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi na námořní odvětví bude dále podporovat zlepšování energetické účinnosti a snižovat cenový rozdíl mezi konvenčními a nízkoemisními technologiemi, ale jeho schopnost podporovat rychlé nasazení technologií obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví silně závisí na jeho skutečné cenové hladině, jež v krátkodobém až střednědobém horizontu pravděpodobně nedosáhne dostatečné úrovně pro tento účel.

Podobně právní předpisy týkající se *dodávek* paliva (RED II) a *infrastruktury* (AFID) neměly významný dopad na využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví a je třeba je doplnit opatřeními, která mohou vytvořit *poptávku* po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech. Přezkum směrnice RED II by navíc nebyl schopen řešit vysoké riziko čerpání paliva mimo EU v odvětví lodní dopravy.

V současné době neexistuje žádný regulační rámec EU, který by konkrétně upravoval používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě. Tato iniciativa má v úmyslu zaplnit tuto mezeru zvýšením poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových palivech v námořní dopravě při zachování rovných podmínek a dobře fungujícího trhu EU v oblasti námořní dopravy a paliv používaných v tomto odvětví.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tato iniciativa si klade za cíl zvýšit využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě EU při zachování rovných podmínek pro lodě na moři i u nábřeží a přispět k dosažení cílů EU a mezinárodních cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. Zajištění rozmanitější skladby paliv a vyššího podílu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv je zásadní pro příspěvek tohoto odvětví k evropské ambici dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality, jak stanoví Zelená dohoda pro Evropu. Zároveň je důležitý diferencovaný přístup k používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv při plavbě a v přístavech pro zohlednění různých dopadů na znečištění ovzduší (přísnější požadavky na lodě v přístavech) a různé dostupnosti technologií (více možností pro lodě v přístavech).

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Tato iniciativa si klade za cíl udržet vysokou úroveň propojení a zachovat konkurenceschopnost námořního odvětví a zároveň posílit jeho udržitelnost. Ustanovení čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie zmocňuje Unii k přijetí vhodných ustanovení v námořní dopravě.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Námořní doprava je ze své podstaty mezinárodním odvětvím. V Evropě se přibližně 75 % plaveb hlášených v rámci monitorování, vykazování a ověřování uskutečňuje uvnitř Evropského hospodářského prostoru (EHP) (a mohly by tedy být považovány za ukazatel provozu v rámci EU) a odhaduje se, že pouze přibližně 9 % provozu tvoří vnitrostátní plavby (mezi přístavy ve stejném členském státě EU). Přeshraniční rozměr odvětví je tedy zásadní a vyžaduje koordinovaná opatření na úrovni EU.

Bez opatření na úrovni EU by hrozilo, že spleť regionálních nebo vnitrostátních požadavků napříč členskými státy EU povede k vývoji technických řešení, která nemusí být nutně navzájem kompatibilní. Několik členských států EU již vyvíjí vnitrostátní námořní strategie, které zahrnují specifické přístupy k emisím z lodí, a zejména k využívání alternativních paliv[12], s možnými nezamýšlenými účinky a narušeními trhu. Jelikož příčiny problémů identifikované v souvislosti s tímto návrhem se v jednotlivých členských státech EU zásadně neliší a činnosti tohoto odvětví mají přeshraniční rozměr, lze tyto otázky nejlépe řešit na úrovni EU. Opatření EU mohou také inspirovat rozvoj budoucích opatření urychlujících zavádění alternativních paliv na globální úrovni a připravit pro něj cestu[13].

Předchozí opatření EU v otázkách skleníkových plynů již stimulovala odpovídající reakci IMO. Zejména skutečnost, že EU přijala nařízení o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z lodí, vedla krátce poté k tomu, že IMO přijala podobný povinný globální systém sběru dat o skleníkových plynech. Koordinovaný přístup členských států EU v reakci na vývoj v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v IMO v poslední době zajistil, že do krátkodobých opatření IMO ke snížení emisí skleníkových plynů budou zahrnuta povinná opatření v oblasti energetické účinnosti. Společný úhel pohledu značné skupiny členských států IMO na fórech této organizace znamená, že EU může mít významný vliv na směr a výsledek diskusí IMO.

- **Proporcionalita**

Provedení této iniciativy na úrovni EU je zapotřebí k dosažení úspor z rozsahu při zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě, zamezení úniku uhlíku a zajištění rovných podmínek mezi provozovateli, kteří vplouvají do přístavů EU, a mezi samotnými přístavy EU. Jako příklad lze uvést, že povinnosti stanovené na vnitrostátní úrovni týkající se používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv by mohly odklonit dopravu do konkurenčních přístavů jiných členských států a narušit hospodářskou soutěž. Proto je harmonizace na úrovni EU nezbytná k zajištění rovných podmínek pro všechny aktéry námořního klastru (zejména provozovatele, přístavy a dodavatele paliv).

- **Volba nástroje**

Posouzení dopadů stanovilo, že k dosažení cílů jsou nezbytná závazná, regulační opatření. Nařízení je nejvhodnějším nástrojem k zajištění společného provádění předpokládaných opatření při současném snížení rizika narušení v rámci jednotného trhu, které by mohlo vyplývat z rozdílů v tom, jak členské státy EU převádějí požadavky do vnitrostátního práva. Jelikož přechod na obnovitelná a nízkouhlíková paliva vyžaduje značné investice ze strany dodavatelů paliv, distribuci paliva a silný a jasný tlak na poptávku, je zásadní, aby regulační rámec poskytoval jednotný, dlouhodobý a robustní soubor pravidel pro všechny investory v celé EU. Zejména je důležité vyvarovat se vytvoření nesourodého souboru různých opatření na vnitrostátní úrovni, což by platilo v případě provádění podle meziodvětvové směrnice.

Návrh je svou povahou vysoce technický a je velmi pravděpodobné, že bude muset být pravidelně pozměňován tak, aby odrážel technický a právní vývoj. Proto se plánuje rovněž

[12] To zahrnuje národní plány, které připravuje Nizozemsko, Švédsko a Itálie (ve formě pokynů k plánovacím dokumentům orgánů přístavního systému pro oblast energetiky a životního prostředí (DEASP)). Členské státy mimo EU, jako je Spojené království a Norsko, rovněž vypracovaly vlastní plány. V této souvislosti je důležité je zmínit, protože jejich cíle mohou ovlivnit pobřežní lodní dopravu do a z EU.

[13] V současné době jsou uvedeny ve výchozí strategii IMO pro snižování emisí skleníkových plynů z lodí mezi případnými střednědobými opatřeními, tj. opatřeními, jež mají být schválena IMO mezi lety 2023 a 2030.

řada prováděcích opatření. Ta se zaměří zejména na technické specifikace pro provádění funkčních požadavků.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Protože se jedná o nový návrh, nebyla provedena žádná hodnocení ani kontrola účelnosti.

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Komise aktivně komunikovala se zúčastněnými stranami a prováděla komplexní konzultace v celém procesu posuzování dopadů. Názory zúčastněných stran se začaly shromažďovat v reakci na zveřejnění počátečního posouzení dopadů (březen a duben 2020). Bylo obdrženo celkem 81 odpovědí, které poskytly informace pro proces přípravy a pomohly upřesnit přístup a lépe identifikovat překážky, které brání současnému využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví.

V rámci přípravy návrhu zahrnovaly další konzultační činnosti:

– otevřenou veřejnou konzultaci organizovanou Komisí, která probíhala od 2. července 2020 do 10. září 2020. Bylo obdrženo celkem 136 odpovědí pokrývajících různé skupiny zúčastněných stran. Odpovědi pocházely od vlastníků lodí a správy lodí (40), výrobců energie a dodavatelů paliv (37), pobřežní plavby (25), vnitrostátních veřejných orgánů (15), zájmových organizací (14), vedení a správy přístavů (13), provozovatelů přístavních terminálů nebo jiných poskytovatelů přístavních služeb (13), akademické obce v oblasti výzkumu a inovací (12), odvětví vnitrozemských vodních cest (11), výrobců lodí a námořního vybavení (10), regionálních nebo místních veřejných orgánů (9), dodavatelů logistiky, přepravců a majitelů nákladu (9), orgánů pro technickou normalizaci a klasifikačních společností (2), subjektů z oblasti investic a financování (2) a dalších (17)[14],

– cílenou konzultaci se zúčastněnými stranami organizovanou konzultantem odpovědným za studii na podporu posouzení dopadů, která probíhala od 18. srpna 2020 do 18. září 2020 a byla zaměřena na odborníky z Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu (ESSF). Konzultant rovněž vedl řadu rozhovorů se zúčastněnými stranami, včetně zástupců dotčeného odvětví a vnitrostátních orgánů, a to v období od 10. července 2020 do 1. prosince 2020,

– kulatý stůl zúčastněných stran, pořádaný Komisí dne 18. září 2020 se členy Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu[15] (ESSF) a Evropského fóra přístavů[16] (EPF),

– pravidelná setkání skupiny odborníků v rámci podskupiny ESSF o udržitelné alternativní energii pro lodní dopravu.

Informace poskytnuté zúčastněnými stranami byly klíčové, protože umožnily Komisi upřesnit podobu možností politiky a rovněž posoudit jejich ekonomické, sociální a environmentální

---

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

dopady, porovnat je a určit, která možnost politiky pravděpodobně maximalizuje poměr přínosů a nákladů pro společnost.

Z konzultací vyplynulo, že mezi všemi skupinami zúčastněných stran panuje shoda v tom, jak je důležité řešit využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě, jakož i konkrétní problémy zjištěné v posouzení dopadů.

Konzultace potvrdily, že všech pět příčin identifikovaných v rámci posouzení dopadů návrhu je relevantních. Výsledky naznačují, že se různé zúčastněné strany shodují, že nejdůležitějšími překážkami jsou vysoké náklady na palivo a investice spolu s nejistotou pro investory. Pokud jde o cíle politiky, jako nejdůležitější cíl se z pohledu zúčastněných stran jeví *„poskytnout větší jistotu ohledně klimatických a environmentálních požadavků týkajících se lodí v provozu“*.

Všechny skupiny zúčastněných stran se rovněž vyjádřily v tom smyslu, že dávají přednost politice založené na cílech před normativní politikou, což rovněž odpovídá požadavku na technologickou neutralitu vyjádřenému většinou zúčastněných stran. Pokud jde o politická opatření, od zúčastněných stran získalo nejvyšší skóre stanovení jasné regulační cesty pro dekarbonizaci současného lodního paliva. Pokud jde o zeměpisný rozsah, nebyla zjevně upřednostňována žádná správná zeměpisná působnost opatření. Pokud jde o měření environmentální výkonnosti a způsob, jakým by měly být emise zahrnuty do politického rámce, většina zúčastněných stran upřednostňuje přístup „well-to-wake“ (od vrtu po spotřebování), který zohledňuje nejen emise ze spalování paliva na palubě lodi, ale také předchozí emise z výroby, přepravy a distribuce paliv. Pokud jde o lodě u nábřeží, většina zúčastněných stran považuje požadavky na využívání dodávek energie z pevniny za relevantní a nezbytné pro dosažení cílů dekarbonizace.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Externí dodavatel provedl studii na podporu posouzení dopadů, o kterou se návrh opírá. Tato studie byla zahájena v červenci 2020 a byla dokončena v březnu 2021. Studie poskytla útvarům Komise cenné poznatky, zejména při navrhování možností politiky, posuzování některých očekávaných dopadů a shromažďování názorů přímo ovlivněných zúčastněných stran. Útvary Komise se také v technických aspektech souvisejících s touto iniciativou spoléhaly na podporu Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA).

- **Posouzení dopadů**

Opatření obsažená v tomto návrhu vycházejí z výsledků posouzení dopadů. Zpráva o posouzení dopadů [SWD(2021) 635] obdržela kladné stanovisko Výboru Komise pro kontrolu regulace [SEC(2021) 562]. Ve svém stanovisku výbor poskytl řadu doporučení ohledně prezentace argumentů ve zprávě o posouzení dopadů. Tato doporučení se řešila a souhrnný přehled o tom, jak se postupovalo, poskytuje příloha 1 zprávy o posouzení dopadů.

K dosažení stanovených cílů byly v souvislosti s posouzením dopadů zvažovány tři možnosti politiky. Tyto tři možnosti sdílejí dvě hlavní charakteristiky:

1) regulační povahu zajišťující právní jistotu a
2) zaměření se na aspekty na straně poptávky s cílem stimulovat výrobu a používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, řešit situaci příčin a následků a zabránit úniku uhlíku.

Možnosti politiky představovaly různé způsoby, jak závazek koncipovat, a lišily se zejména v přístupu k výběru technologie a způsobu, jakým je dosahováno požadovaného výsledku.

Možnost č. 1 je koncipována jako normativní přístup, který vyžaduje, aby byly použity podíly konkrétních paliv / druhů paliv. To znamená, že technologii zvolí regulační orgán. Možnosti č. 2 i 3 představují přístupy založené na cílech požadující splnění maximální meze ročního průměru intenzity emisí skleníkových plynů pro energii použitou na palubě. Volba technologie je ponechána na tržních subjektech. Možnost politiky č. 3 mimoto obsahuje rovněž mechanismy odměňování nadprůměrných výsledků s cílem podpořit vývoj pokročilejších technologií s nulovými emisemi (sdružování a multiplikátory pro technologie s nulovými emisemi) omezujících jak látky znečišťující ovzduší, tak skleníkové plyny. Všechny možnosti vyžadují, aby lodě, které nejvíce znečišťují životní prostředí v přístavech (kontejnerové lodě a osobní lodě), využívaly dodávky elektřiny z pevniny (nebo ekvivalentní technologii s nulovými emisemi).

Po posouzení je jako upřednostňovaná možnost určena možnost politiky č. 3, která zajišťuje nejlepší rovnováhu mezi cíli a celkovými náklady na provádění. Reaguje nejen na potřebu flexibility, na kterou kladly důraz zúčastněné strany během konzultačních činností (zejména provozovatelé a přístavy), ale také snižuje riziko technologického ustrnutí (a stimuluje včasné přijetí nejpokročilejších technologií).

Větší pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv do skladby paliv pro námořní plavidla se promítne do významného snížení emisí skleníkových plynů a emisí znečišťujících ovzduší. Související úspory externích nákladů byly odhadnuty na 10 miliard EUR v případě znečištění ovzduší a 138,6 miliardy EUR v případě změny klimatu v poměru k základnímu scénáři a ve vyjádření jako současná hodnota pro období 2021–2050. Tyto hodnoty byly vypočteny v posouzení dopadů na základě modelovaného předpokládaného zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Očekává se, že provozovatelé lodí ušetří 2,3 miliardy EUR díky nižším provozním nákladům (údržba, posádka atd.). Toto snížení bude způsobeno poněkud nižší aktivitou námořní dopravy ve srovnání se základním scénářem. Další znatelný dopad se týkal používání pokročilých paliv a pohonných technologií a nepřímo jejich vlivu na inovace. Očekává se, že iniciativa do roku 2050 posílí pronikání plavidel poháněných palivovými články (18,9 %) a také plavidel s elektrickým pohonem (5,4 %) do loďstva (ve srovnání s tím, že v základním scénáři k rozšíření těchto technologií nedojde).

Hlavní náklady vyplývající z navrhovaného zásahu, jež činí 89,7 miliardy EUR, nesou provozovatelé lodí. Vyplývají ze zvýšených kapitálových nákladů (25,8 miliardy EUR) a nákladů na paliva (63,9 miliardy EUR). Nepřímé náklady pro přístavy, jež se odhadují na 5,7 miliardy EUR, budou spojeny s nezbytnou infrastrukturou pro doplňování paliva. Administrativní náklady provozovatelů lodí v důsledku shromažďování údajů, předkládání a ověřování plánů pro zajištění souladu a výroční energetické zprávy, spolupráce během auditů a inspekcí, jakož i výcviku posádky se odhadují na 521,7 milionu EUR. Na vypracování pokynů pro přístavy s cílem zajistit bezpečné zacházení s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy bylo určeno dalších 1,8 milionu EUR. Konkrétní náklady na certifikaci paliva nebylo možné vyčíslit. Očekává se, že náklady veřejných orgánů na vymáhání budou omezené (1,5 milionu EUR) a důraz bude kladen na poskytování nezbytných IT nástrojů pro podávání zpráv. Upřednostňovaná možnost tudíž v časovém horizontu iniciativy poskytne čisté přínosy ve výši 58,4 miliardy EUR.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky pro ochranu základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Upřednostňovaná možnost bude mít rozpočtové důsledky pro Komisi. Očekávané náklady na služby IT a vývoj IT systémů činí až 0,5 milionu EUR. To vychází z nákladů na systém THETIS-MRV a zkušeností se stávajícími moduly THETIS-EU podporujícími různé právní předpisy EU, přičemž tyto náklady na vývoj informačních technologií se odhadují na 300 000 EUR. Upřednostňovaná možnost politiky by také vyžadovala další funkce pro podporu sdružování lodí za účelem dosažení souladu s předpisy. Náklady na tento dodatečný nástroj se odhadují na 200 000 EUR. Volby týkající se vývoje a zadávání zakázek v oblasti informačních technologií budou předmětem předběžného schválení Výborem Evropské komise pro informační technologie a kybernetickou bezpečnost.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat pokrok, dopady a výsledky tohoto návrhu prostřednictvím souboru mechanismů monitorování a hodnocení. Komise bude měřit pokrok při dosahování konkrétních cílů návrhu, a to zejména prostřednictvím každoročně shromažďovaných údajů v rámci systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování.

Požadavky na informace (zprávy, odpovědi na průzkumy) budou pečlivě vyváženy tak, aby zúčastněným stranám nepřinášely další zátěž způsobenou vytvářením nepřiměřených nových požadavků na předkládání zpráv.

Pět let po skončení lhůty pro provedení návrhu právního aktu provede Komise hodnocení pravidel, aby ověřila, zda bylo dosaženo cílů iniciativy. Hodnocení poskytne informace pro budoucí rozhodovací procesy, aby se zajistilo, že budou provedeny nezbytné úpravy v zájmu dosažení stanovených cílů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 popisuje předmět navrhovaného nařízení, které stanoví pravidla ke snížení intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubách lodí připlouvajících do přístavů pod jurisdikcí některého členského státu nebo z nich odplouvajících. Tato pravidla mají za cíl podpořit harmonický rozvoj a důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v celé Unii a snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, aniž by na jednotném trhu vznikaly překážky.

Článek 2 stanoví oblast působnosti.

Článek 3 stanoví několik definic.

Článek 4 stanoví mez roční intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi.

Článek 5 stanoví požadavky na využívání dodávek elektřiny z pevniny nebo energie s nulovými emisemi u nábřeží pro konkrétní typy lodí a uvádí možné výjimky.

Článek 6 stanoví společné zásady pro monitorování souladu.

Článek 7 stanoví, co by mělo být zahrnuto do plánů monitorování.

Článek 8 uvádí situace, za kterých by měl být plán monitorování změněn.

Článek 9 stanoví zásady týkající se certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných uhlíkových paliv.

Článek 10 stanoví rozsah ověřovacích činností, které mají ověřovatelé provádět.

Článek 11 stanoví obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů.

Článek 12 stanoví hlavní zásady, které je třeba při ověřovacích postupech dodržovat.

Článek 13 stanoví pravidla pro akreditace ověřovatelů pro činnosti, které mají být prováděny v oblasti působnosti tohoto nařízení.

Článek 14 vymezuje parametry, které by společnosti měly sledovat a zaznamenávat, aby prokázaly soulad.

Článek 15 stanoví úkol pro ověřovatele ve vztahu k informacím poskytovaným společnostmi.

Článek 16 zřizuje databázi bilancí souladu a stanoví hlavní parametry pro vykazování.

Článek 17 zavádí ustanovení o flexibilitě, která provozovatelům umožňují, aby si pro účely dosažení souladu v určitém limitu ukládali nebo půjčovali přebytek v rámci bilance souladu.

Článek 18 stanoví hlavní zásady a postupy pro možné sdružování bilancí souladu.

Článek 19 stanoví podmínky pro vydání osvědčení o shodě FuelEU.

Článek 20 stanoví sankce, které budou uloženy, pokud nebylo dosaženo souladu.

Článek 21 stanoví zásady pro přidělování vybraných sankcí na podporu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví.

Článek 22 stanoví povinnost lodí mít platné osvědčení o shodě FuelEU.

Článek 23 stanoví pravidla pro inspekce lodí.

Článek 24 zakládá právo přezkoumávat rozhodnutí ovlivňující společnosti.

Článek 25 požaduje určení příslušných orgánů odpovědných za uplatňování a prosazování tohoto nařízení.

Článek 26 stanoví podmínky svěření přenesené pravomoci Komisi podle tohoto nařízení.

Článek 27 stanoví postup projednávání ve výboru pro výkon pravomoci Komise přijímat prováděcí akty.

Článek 28 požaduje, aby Komise podávala Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení alespoň každých pět let.

Článek 29 mění směrnici 2009/16/ES doplněním osvědčení o shodě FuelEU do její přílohy IV.

Článek 30 stanoví datum vstupu v platnost a použitelnosti tohoto nařízení.

Příloha I vymezuje vzorce a metodiku pro stanovení roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi.

Příloha II uvádí seznam výchozích hodnot, které lze použít při určování emisních faktorů použitých ve vzorci popsaném v příloze I.

Příloha III uvádí seznam technologií s nulovými emisemi, které lze použít jako alternativu k připojení k dodávkám elektřiny z pevniny u nábřeží, a specifická kritéria pro jejich použití.

Příloha IV vymezuje minimální prvky osvědčení, které má vydat řídící orgán přístavu v případech, kdy lodě nemohou z oprávněných důvodů využívat dodávky elektřiny z pevniny.

Příloha V vymezuje vzorce pro stanovení bilance souladu lodi a sankce v případě nesouladu.

2021/0210 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[17],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[18],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu EU podílí přibližně 75 % a na objemu vnitřního obchodu EU 31 %. Současně lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí CO_2 z dopravy v EU a 3–4 % celkových emisí CO_2 v EU. V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu. Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou rovné podmínky nezbytné. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném a harmonizovaném politickém rámci, kde mohou provozovatelé námořní dopravy, přístavy a další aktéři působit na základě rovných příležitostí. Dojde-li k narušení trhu, hrozí riziko znevýhodnění provozovatelů lodí nebo přístavů ve srovnání s konkurenty v odvětví námořní dopravy nebo v jiných odvětvích dopravy. To může mít potom za následek snížení konkurenceschopnosti tohoto odvětví a omezení propojení v námořní dopravě pro občany a podniky.

(2) Aby Komise posílila závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody a stanovila kroky, které je třeba učinit k dosažení klimatické neutrality do roku 2050, a aby z politického závazku učinila právní závazek, přijala (pozměněný) návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima)[19], jakož

[17] Úř. věst. C […], […], s. […].
[18] Úř. věst. C […], […], s. […].
[19] COM(2020) 563 final.

i sdělení „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030“[20]. To také integruje cíl snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. Ke stimulaci využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, a to i v odvětví námořní dopravy, jsou zapotřebí různé doplňkové politické nástroje. K nezbytnému vývoji a zavádění technologií musí dojít do roku 2030, abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.

(3) V souvislosti s přechodem na obnovitelná a nízkouhlíková paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy EU, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů provozovatelů lodí. Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy Unie mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva. To může vést k úniku uhlíku a škodlivým účinkům na konkurenceschopnost tohoto odvětví, pokud dostupnost obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořních přístavech spadajících do jurisdikce členského státu není doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny provozovatele lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvají z nich. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných nízkouhlíkových paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.

(4) Aby byl zajištěn účinek na všechny činnosti odvětví námořní dopravy, je vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na část plaveb mezi přístavem pod jurisdikcí členského státu a přístavem spadajícím do jurisdikce třetí země. Toto nařízení by se tedy mělo vztahovat na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu, na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu a na energii použitou u nábřeží v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. Takové pokrytí podílu energie spotřebované lodí při příchozích i odchozích plavbách mezi Unií a třetími zeměmi zajišťuje účinnost tohoto nařízení, a to i zvýšením pozitivního dopadu takového rámce na životní prostředí. Tento rámec současně omezuje riziko úhybných zastávek v přístavu a riziko přemístění překládkových činností mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy, rovné podmínky pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měla by pro všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech platit jednotná pravidla obsažená v tomto nařízení.

(5) Pravidla stanovená v tomto nařízení by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku. Z důvodu souladu s unijními a mezinárodními pravidly v oblasti námořní dopravy by se toto nařízení nemělo vztahovat na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.

(6) Osobou nebo organizací odpovědnou za soulad s tímto nařízením by měla být lodní společnost definovaná jako vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako

[20] COM(2020) 562 final.

je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz a po převzetí takové odpovědnosti souhlasil s převzetím všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění. Tato definice vychází z definice „společnosti“ v čl. 3 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757[21] a je v souladu s globálním systémem sběru dat zavedeným v roce 2016 Mezinárodní námořní organizací (IMO). V souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ by lodní společnost mohla na základě smluvního ujednání vyvodit odpovědnost za náklady na dodržování předpisů podle tohoto nařízení u subjektu, který je přímo odpovědný za rozhodnutí ovlivňující intenzitu skleníkových plynů z energie používané lodí. Zpravidla by se jednalo o subjekt, který je zodpovědný za výběr paliva, trasy a rychlosti lodi.

(7) Aby se omezila administrativní zátěž, zejména zátěž menších provozovatelů, nemělo by se toto nařízení vztahovat na dřevěné lodě jednoduché konstrukce a lodě bez mechanického pohonu a zaměřit se na lodě s hrubou prostorností nad 5 000. Přestože tyto posledně jmenované lodě představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení (EU) 2015/757, jsou zodpovědné za 90 % emisí oxidu uhličitého (CO_2) z námořního odvětví.

(8) Vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení vyžaduje koordinovaný přístup k sladění nabídky a poptávky a zajištění vhodné distribuční infrastruktury. Zatímco současný evropský regulační rámec již částečně upravuje výrobu paliva směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001[22] a jeho distribuci směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU[23], je také zapotřebí nástroj, který zajistí rostoucí úroveň poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech.

(9) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku nebo cíle týkající se uhlíkové náročnosti činností podporují zlepšení energetické účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém horizontu přinesly významný posun směrem k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.

(10) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech by měly být cílené a respektovat zásadu technologické neutrality. Měly by proto být stanoveny meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, aniž by bylo předepisováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie.

(11) Měl by být podporován rozvoj a zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv s vysokým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a s vysokým potenciálem pro inovace a růst, aby byly splněny budoucí potřeby. To podpoří vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivy a v krátkodobém i dlouhodobém horizontu zajistí dostatečné dodávky udržitelných námořních paliv, což přispěje k ambicím Unie v oblasti dekarbonizace dopravy a současně podpoří úsilí Unie

---

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

[22] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2001, s. 82).

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

o dosažení vysoké úrovně ochrany životního prostředí. Za tímto účelem by měla být způsobilá udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, jakož i syntetická námořní paliva. Zásadní význam mají zejména udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, která jsou v současnosti komerčně nejvyspělejší technologií pro dekarbonizaci námořní dopravy již v krátkodobém horizontu.

(12) Pokud tradiční pěstování plodin pro potravinářské nebo krmné účely nahradí pěstování plodin pro biopaliva, biokapaliny a paliva z biomasy, dojde k nepřímé změně ve využívání půdy. Tato dodatečná poptávka může zvýšit tlak na půdu a vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což zapříčiní další emise skleníkových plynů a úbytek biologické rozmanitosti. Výzkum ukázal, že míra účinku závisí na mnoha faktorech, např. na druhu suroviny použité pro výrobu paliva, na úrovni dodatečné poptávky po vstupních surovinách, která je vyvolána používáním biopaliv, biokapalin a paliv z biomasy, jakož i na tom, do jaké míry je půda s velkou zásobou uhlíku v celém světě chráněna. Úroveň emisí skleníkových plynů způsobených nepřímou změnou ve využívání půdy nelze jednoznačně určit s úrovní přesnosti požadovanou pro stanovení emisních faktorů na základě tohoto nařízení. Existují však důkazy, že všechna paliva vyrobená ze vstupních surovin způsobují v různé míře nepřímé změny ve využívání půdy. Kromě emisí skleníkových plynů spojených s nepřímou změnou ve využívání půdy, které jsou schopny negovat některé nebo všechny úspory emisí skleníkových plynů u jednotlivých biopaliv, biokapalin nebo paliv z biomasy, představuje nepřímá změna využívání půdy riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvláště závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby z důvodu výrazného zvýšení poptávky. Neměla by tudíž být podporována žádná paliva na bázi krmných a potravinářských plodin. Směrnice (EU) 2018/2001 již omezuje a stanoví strop pro příspěvek takových biopaliv, biokapalin a biomasy k cílům úspor emisí skleníkových plynů v odvětví silniční a železniční dopravy s ohledem na jejich nižší přínosy pro životní prostředí, nižší účinnost, pokud jde o potenciál snižování skleníkových plynů, a širší obavy o udržitelnost.

(13) Tento přístup však musí být v námořním odvětví přísnější. Námořní odvětví má v současné době nevýznamnou úroveň poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin, protože více než 99 % v současnosti používaných námořních paliv je fosilního původu. Nezpůsobilost paliv na bázi potravinářských a krmných plodin podle tohoto nařízení proto rovněž minimalizuje jakékoli riziko zpomalení dekarbonizace odvětví dopravy, které by jinak mohlo vyplývat z přesunu biopaliv z plodin ze silničního do námořního odvětví. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, protože silniční doprava v současnosti zůstává zdaleka nejvíce znečišťujícím odvětvím dopravy a námořní doprava v současné době využívá převážně paliva fosilního původu. Je proto vhodné zabránit vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin podporou jejich používání podle tohoto nařízení. Dodatečné emise skleníkových plynů a ztráta biologické rozmanitosti způsobené všemi druhy paliv na bázi krmných a potravinářských plodin proto vyžadují, aby tato paliva byla považována za paliva se stejnými emisními faktory jako v případě nejméně příznivého způsobu výroby.

(14) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného

dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. Jasný a stabilní dlouhodobý regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový rámec by měl definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí do roku 2050. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv.

(15) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory těchto paliv. Do metodiky by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.

(16) V zájmu ucelenějšího přehledu o vlivu různých energetických zdrojů na životní prostředí by měla být účinnost paliv z hlediska skleníkových plynů hodnocena na základě přístupu „well-to-wake“ (od zdroje po konečnou spotřebu), jenž zohledňuje dopady výroby, přepravy, distribuce a používání energie na palubě. To má stimulovat technologie a způsoby výroby, které mají nižší stopu skleníkových plynů a poskytují skutečné výhody ve srovnání se stávajícími konvenčními palivy.

(17) Účinnost „well-to-wake“ u obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv by měla být stanovena s použitím výchozích nebo skutečných a certifikovaných emisních faktorů pokrývajících emise „well-to-tank“ (od zdroje do nádrže) a „tank-to-wake“ (z nádrže do spotřebování). Účinnost fosilních paliv by však měla být hodnocena pouze pomocí standardních emisních faktorů, jak stanoví toto nařízení.

(18) Komplexní přístup ke všem nejdůležitějším emisím skleníkových plynů (CO_2, CH_4 a N_2O) je nezbytný pro podporu využívání zdrojů energie s celkově nižší stopou skleníkových plynů. Aby se zohlednil potenciál globálního oteplování v případě methanu a oxidů dusíku, měl by být limit stanovený tímto nařízením vyjádřen jako „ekvivalent CO_2“.

(19) Využívání obnovitelných zdrojů energie a alternativního pohonu, jako je větrná a sluneční energie, výrazně snižuje intenzitu skleníkových plynů z celkové spotřeby energie lodí. Obtížnost přesného měření a kvantifikace těchto zdrojů energie (přerušovanost využívání energie, přímý přenos jako pohon atd.) by neměla bránit jejich zohlednění v celkovém objemu energie spotřebované lodí prostřednictvím odhadu jejich příspěvku k energetické bilanci lodi.

(20) Pro pobřežní oblasti a přístavní města je významným problémem znečištění ovzduší způsobené loděmi (oxidy síry, oxidy dusíku a částice) u nábřeží. Proto by měly být uloženy konkrétní a přísné povinnosti týkající se snížení emisí z lodí u nábřeží, které během pobytu v přístavu odebírají energii ze svých motorů. Podle údajů shromážděných v rámci nařízení (EU) 2015/757 v roce 2018 jsou osobní lodě a kontejnerové lodě kategoriemi lodí, které produkují nejvyšší množství emisí na loď u nábřeží. Emise z těchto kategorií lodí by proto měly být řešeny jako prioritní.

(21) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou. Vzhledem k rostoucímu podílu obnovitelných zdrojů v skladbě elektřiny v EU představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je k dispozici lodím u nábřeží. Zatímco směrnice 2014/94/EU (směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva – AFID) zahrnuje pouze ustanovení o přípojných bodech pro

dodávky elektřiny z pevniny, poptávka po této technologii a v důsledku toho i její nasazení zůstávají omezené. Proto by měla být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny nejvíce znečišťujícími loděmi.

(22) Kromě dodávek elektřiny z pevniny mohou v přístavech ekvivalentní výhody pro životní prostředí být schopny nabídnout i jiné technologie. Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny, měla by být loď od využívání dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.

(23) Výjimky z využívání dodávek elektřiny z pevniny by měly být stanoveny také z řady objektivních důvodů, ověřených řídícím orgánem přístavu určení a omezených na neplánované zastávky v přístavu z důvodu bezpečnosti nebo záchrany života na moři, krátkodobá zdržení lodí u nábřeží po méně než dvě hodiny, neboť to je minimální doba potřebná pro připojení, a na použití palubní výroby energie v nouzových situacích.

(24) Výjimky v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měly být omezeny poté, co provozovatelé lodí a přístavů měli dostatek času na provedení nezbytných investic, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. Od roku 2035 by provozovatelé lodí měli pečlivě plánovat zastávky v přístavu, aby se ujistili, že budou moci vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů u nábřeží a ohrožování životního prostředí v pobřežních oblastech a přístavních městech. Omezený počet výjimek v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měl být zachován, aby byla zajištěna možnost příležitostných změn plánů zastávek v přístavu a zastávek v přístavu s nekompatibilním zařízením na poslední chvíli.

(25) Toto nařízení by mělo zavést spolehlivý systém monitorování, vykazování a ověřování, aby bylo možné sledovat dodržování jeho ustanovení. Takový systém by se měl uplatňovat nediskriminačním způsobem na všechny lodě a vyžadovat ověření třetí stranou, aby byla zajištěna přesnost údajů předložených v rámci tohoto systému. Aby se usnadnilo dosažení cíle tohoto nařízení, měly by být v případě potřeby k ověření souladu s tímto nařízením použity veškeré údaje, které již byly nahlášeny pro účely nařízení (EU) 2015/757, aby se omezila administrativní zátěž uložená společnostem, ověřovatelům a námořním orgánům.

(26) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie používané na palubě plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě nebo přítomnosti technologií podporovaných větrem, s cílem prokázat dodržování meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a proces ověřování ověřovateli, měly by společnosti podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757 dokumentovat předpokládanou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v monitorovacím plánu. Monitorovací plán a případně jeho následné úpravy by měly být předloženy ověřovateli.

(27) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, u nichž se očekává, že budou používána v námořním odvětví, má zásadní význam certifikace paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů

nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku měla vycházet z pravidel stanovených směrnicí (EU) 2018/2001. Tento přístup certifikace by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenou směrnicí nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou být hodnoty certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001 (pro hodnoty „well-to-tank“) nebo pomocí laboratorních zkoušek či přímých měření emisí („tank-to-wake“).

(28) Ověření akreditovanými ověřovateli by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společnostmi a soulad s tímto nařízením. V zájmu zajištění nestrannosti by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008[24].

(29) Na základě údajů a informací monitorovaných a vykazovaných společnostmi by ověřovatelé měli vypočítat a stanovit roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi a bilanci lodi s ohledem na stanovené meze, včetně případného přebytku nebo deficitu, jakož i dodržování požadavků na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatel by měl tyto informace oznámit dotčené společnosti. Pokud je ověřovatelem stejný subjekt jako ověřovatel pro účely nařízení (EU) 2015/757, lze toto oznámení provést společně se zprávou o ověření podle uvedeného nařízení. Tyto informace by pak měla dotčená společnost oznámit Komisi.

(30) Komise by měla zřídit elektronickou databázi, která bude zaznamenávat výkonnost každé lodě pro účely souladu s tímto nařízením, a zajistit její fungování. Aby se usnadnilo podávání zpráv a omezila administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a další uživatele, měla by tato elektronická databáze vycházet ze stávajícího modulu THETIS-MRV a zohlednit možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.

(31) Soulad s tímto nařízením bude záviset na prvcích, které by společnost nemusela být schopna ovlivnit, jako jsou problémy související s dostupností nebo kvalitou paliva. Společnosti by proto měly disponovat určitou flexibilitou, která jim v rámci bilance souladu umožní převést přebytek z jednoho roku do druhého nebo si předběžný přebytek v určitých mezích vypůjčit z následujícího roku. Na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží, které má velký význam pro místní kvalitu ovzduší v přístavních městech a pobřežních oblastech, by se podobná ustanovení o flexibilitě neměla vztahovat.

(32) Aby se zabránilo technologickému ustrnutí a nadále podporovalo nasazení nejúčinnějších řešení, mělo by být společnostem umožněno sdružovat výsledky různých lodí a využívat možné nadprůměrné výsledky jedné lodi ke kompenzaci nedostatečné výkonnosti jiné lodi. To vytváří možnost odměňovat nadprůměrné výsledky při dosahování souladu a stimuluje investice do pokročilejších technologií. Možnost sdružování bilancí souladu by měla zůstat dobrovolná a podléhat souhlasu příslušných společností.

---

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

(33) Dokument o souladu (dále též „osvědčení o shodě FuelEU“) vydaný ověřovatelem podle postupů stanovených tímto nařízením by měl být uchováván na palubách lodí jako důkaz o dodržování mezí intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodi a o souladu s požadavky na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatelé by měli o vydání těchto dokumentů informovat Komisi.

(34) Počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, by měli určit ověřovatelé na základě souboru jasných a objektivních kritérií s přihlédnutím ke všem relevantním informacím, včetně doby zastávky, množství každého druhu spotřebované energie a uplatnění jakýchkoli vylučovacích podmínek pro každou zastávku v přístavu v Unii. Společnosti by tyto informace měly zpřístupnit ověřovatelům za účelem určení souladu s požadavky.

(35) Aniž je dotčena možnost dosáhnout souladu prostřednictvím ustanovení o flexibilitě a sdružování, podléhají lodě, které nesplňují meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě, sankci s odrazujícím účinkem. Sankce by měla být úměrná míře nesouladu a měla by eliminovat jakoukoli ekonomickou výhodu plynoucí z nesouladu, a zachovat tak v tomto odvětví rovné podmínky. Měla by být založena na množství obnovitelného a nízkouhlíkového paliva, které měly lodě použít ke splnění požadavků nařízení, a na nákladech na ně.

(36) Sankce uložená za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky, by měla být úměrná nákladům na používání elektřiny a na dostatečné úrovni, aby odrazovala od využívání více znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawattech a vynásobeném pevnou sankcí v EUR za hodinu setrvání u nábřeží. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na dodávky elektřiny z pevniny v Unii by tato sazba měla vycházet z průměrné ceny elektřiny v EU pro spotřebitele mimo domácnosti vynásobené dvěma, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic.

(37) Výnosy z platby sankcí by měly být použity na podporu distribuce a využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví a na pomoc provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES.

(38) Prosazování povinností spojených s tímto nařízením by mělo být založeno na stávajících nástrojích, totiž těch, které byly zavedeny podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES[25] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES[26]. Dokumenty, které potvrzují, že loď splňuje požadavky tohoto nařízení, by měly být doplněny na seznam osvědčení a dokumentů obsažený v příloze IV směrnice 2009/16/ES.

(39) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, výpočet výše sankcí a odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU, měly by tyto společnosti mít právo požádat o přezkoumání

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

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

takových opatření příslušný orgán v členském státě, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na základní právo na účinný opravný prostředek zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány a řídícími orgány přístavu podle tohoto nařízení měla podléhat soudnímu přezkumu vedenému v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu.

(40) Za účelem zachování rovných podmínek prostřednictvím účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu seznamu emisních faktorů „well-to-wake“, změnu seznamu použitelných technologií s nulovými emisemi nebo kritérií pro jejich použití, stanovení pravidel pro provádění laboratorních zkoušek a přímých měření emisí, úpravu sankčního koeficientu, akreditaci ověřovatelů a podmínky platby sankcí. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(41) Pro zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[27]. Při stanovování vzorů standardizovaných plánů monitorování, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování, prostřednictvím prováděcích aktů by Komise měla vzít v úvahu možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.

(42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví je upřednostňován globální přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by mohl být z důvodu širší působnosti považován za účinnější. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace by Komise měla sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem je případně sladit s mezinárodními pravidly.

(43) Využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie loděmi připlouvajícími do přístavů pod jurisdikci členského státu v rámci Unie nebo z nich odplouvajících není cílem, kterého by členské státy mohly dostatečně dosáhnout, aniž by riskovaly zavedení překážek na vnitřním trhu a narušení hospodářské soutěže mezi přístavy a mezi provozovateli námořní dopravy. Tohoto cíle lze lépe dosáhnout zavedením jednotných pravidel na úrovni Unie, která vytvářejí ekonomické pobídky pro provozovatele námořní dopravy, aby nadále nerušeně pokračovali ve své činnosti a zároveň plnili povinnosti týkající se využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Unie tudíž může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou

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

v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Cíl a účel

Toto nařízení stanoví jednotná pravidla pro:

a) mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi připlouvající do přístavů pod jurisdikcí členského státu, zdržující se v těchto přístavech nebo z nich odplouvající a

b) povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu,

a to s cílem zvýšit důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie v celé Unii a současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na všechny lodě s hrubou prostorností větší než 5 000, bez ohledu na jejich vlajku, pokud jde o:

a) energii spotřebovanou během jejich pobytu v přístavu určení pod jurisdikcí členského státu;

b) veškerou energii použitou při plavbách z přístavu určení pod jurisdikcí členského státu do přístavu určení pod jurisdikcí členského státu a

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

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

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „emisemi skleníkových plynů“ uvolňování oxidu uhličitého (CO_2), methanu (CH_4) a oxidu dusného (N_2O) do atmosféry;

b) „biopalivy“ biopaliva ve smyslu čl. 2 bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001;

c) „bioplynem“ bioplyn ve smyslu čl. 2 bodu 28 směrnice (EU) 2018/2001;

d) „recyklovanými palivy s obsahem uhlíku“ recyklovaná paliva s obsahem uhlíku ve smyslu čl. 2 bodu 35 směrnice (EU) 2018/2001;

e) „palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu“ paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001;

f) „potravinářskými a krmnými plodinami“ potravinářské a krmné plodiny ve smyslu čl. 2 bodu 40 směrnice (EU) 2018/2001;

g) „technologií s nulovými emisemi“ technologie splňující požadavky přílohy III, která nevede k uvolňování níže uvedených skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší do atmosféry loděmi: oxid uhličitý (CO_2), methan (CH_4), oxid dusný (N_2O), oxidy síry (SO_x), oxidy dusíku (NO_x) a tuhé znečišťující látky;

h) „náhradními zdroji energie“ obnovitelná větrná nebo sluneční energie vyrobená na palubě nebo elektřina dodávaná z pobřežních zdrojů energie;

i) „přístavem určení“ přístav určení ve smyslu čl. 3 písm. b) nařízení (EU) 2015/757;

j) „plavbou“ plavba ve smyslu čl. 3 písm. c) nařízení (EU) 2015/757;

k) „společností“ společnost ve smyslu čl. 3 písm. d) nařízení (EU) 2015/757;

l) „hrubou prostorností“ hrubá prostornost ve smyslu čl. 3 písm. e) nařízení (EU) 2015/757;

m) „lodí u nábřeží“ loď vyvázaná u nábřeží ve smyslu čl. 3 písm. n) nařízení (EU) 2015/757;

n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží;

o) „intenzitou skleníkových plynů z energie použité na palubě“ množství emisí skleníkových plynů vyjádřené v gramech ekvivalentu CO_2 stanovené na základě přístupu „well-to-wake“ na MJ energie použité na palubě;

p) „well-to-wake“ metoda pro výpočet emisí, která zohledňuje dopady skleníkových plynů z výroby, přepravy, distribuce a použití energie na palubě, a to i během spalování;

q) „emisním faktorem“ průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu úplné oxidace pro spalování a kompletní konverze pro všechny ostatní chemické reakce;

r) „dodávkami elektřiny z pevniny“ systém dodávající elektrickou energii lodím u nábřeží, při nízkém nebo vysokém napětí, střídavém nebo stejnosměrném proudu, včetně instalací na lodi a na břehu, při přímém napájení hlavního distribučního rozvaděče pro napájení lodi během postoje, pracovní zátěž nebo nabíjení sekundárních baterií;

s) „ověřovatelem“ právní subjekt, který provádí ověřování a je akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení (ES) č. 765/2008 a tohoto nařízení;

t) „vykazovaným obdobím“ vykazované období ve smyslu čl. 3 písm. m) nařízení (EU) 2015/757;

u) „osvědčením o shodě FuelEU“ osvědčení pro konkrétní loď vydané společnosti ověřovatelem, kterým se potvrzuje, že tato loď splňovala požadavky tohoto nařízení po konkrétní vykazované období;

v) „osobní lodí“ loď, která přepravuje více než dvanáct cestujících, včetně výletních lodí, vysokorychlostních osobních plavidel a lodí se zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům vjet na plavidlo a sjet z plavidla;

w) „kontejnerovou lodí“ loď určená výhradně pro přepravu kontejnerů v nákladových prostorách a na palubě;

x) „zastávkou v přístavu, která není v souladu s požadavky“ zastávka v přístavu, během které loď nesplňuje požadavek čl. 5 odst. 1 a neuplatní se žádná z výjimek stanovených v čl. 5 odst. 3;

y) „nejméně příznivým způsobem výroby“ výrobní postup nejnáročnější na uhlík používaný pro jakékoli dané palivo;

z) „ekvivalentem CO_2“ metrická míra používaná k výpočtu emisí CO_2, CH_4 a N_2O na základě jejich potenciálu globálního oteplování převedením množství CH_4 a N_2O na ekvivalentní množství oxidu uhličitého se stejným potenciálem globálního oteplování;

aa) „bilancí souladu“ míra nadměrného nebo nedostatečného dosažení souladu, pokud jde o meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi, která se vypočítá v souladu s přílohou V;

bb) „přebytkovou bilancí souladu“ bilance souladu s kladnou hodnotou;

cc) „deficitní bilancí souladu“ bilance souladu se zápornou hodnotou;

dd) „celkovou bilancí souladu rezervy“ součet bilancí souladu všech lodí podílejících se na rezervě;

ee) „řídícím orgánem přístavu“ veřejný nebo soukromý subjekt ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352[28].

KAPITOLA II

POŽADAVKY NA ENERGII POUŽÍVANOU NA PALUBĚ LODÍ

Článek 4

Mez intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi

1. Roční průměrná intenzita skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi během vykazovaného období nesmí překročit mez stanovenou v odstavci 2.

2. Mez uvedená v odstavci 1 se vypočítá snížením referenční hodnoty [X gramů ekvivalentu CO_2 na MJ]* o následující procento:

   – –2 % od 1. ledna 2025,

   – –6 % od 1. ledna 2030,

   – –13 % od 1. ledna 2035,

   – –26 % od 1. ledna 2040,

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

– –59 % od 1. ledna 2045,

– –75 % od 1. ledna 2050.

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

3. Intenzita skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi se vypočítá jako množství emisí skleníkových plynů na jednotku energie podle metodiky uvedené v příloze I.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy II s cílem zahrnout emisní faktory „well-to-wake“ související s jakýmikoli novými zdroji energie nebo upravit stávající emisní faktory tak, aby byl zajištěn soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními předpisy Unie v oblasti energetiky.

Článek 5

Dodatečné požadavky na nulové emise z energie použité u nábřeží

1. Od 1. ledna 2030 se loď u nábřeží v přístavu určení, který spadá do jurisdikce členského státu, připojí k dodávkám elektřiny z pevniny a u nábřeží je využije pro všechny energetické potřeby.

2. Odstavec 1 se vztahuje na:

   a) kontejnerové lodě;

   b) osobní lodě.

3. Odstavec 1 se nevztahuje na lodě:

   a) které setrvají u nábřeží méně než dvě hodiny, přičemž tato doba se vypočítá na základě hodiny odplutí a připlutí monitorované podle článku 14;

   b) které používají technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III;

   c) které musí uskutečnit neplánovanou zastávku v přístavu z důvodů bezpečnosti nebo záchrany života na moři;

   d) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu;

   e) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, protože pobřežní instalace v přístavu není kompatibilní s palubním zařízením pro napájení z pevniny;

   f) které po omezenou dobu vyžadují použití palubní výroby energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi či životního prostředí nebo z jiných důvodů vyšší moci.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy III s cílem vložit do seznamu příslušných technologií s nulovými emisemi nebo kritérií pro jejich použití odkazy na nové technologie, pokud jsou tyto nové technologie shledány jako rovnocenné technologiím uvedeným v dotčené příloze s ohledem na vědeckotechnický pokrok.

5. Řídící orgán přístavu určení rozhodne, zda se uplatní výjimky stanovené v odstavci 3, a vydá nebo odmítne vydat osvědčení v souladu s požadavky stanovenými v příloze IV.

6. Ode dne 1. ledna 2035 nelze výjimky uvedené v odst. 3 písm. d) a e) uplatnit na danou loď celkem více než pětkrát během jednoho vykazovaného roku. Pro účely dodržování tohoto ustanovení se zastávka v přístavu nezapočítá, pokud společnost prokáže, že nemohla rozumně předpokládat, že se loď nebude moci připojit z důvodů uvedených v odst. 3 písm. d) a e).

7. Nouzové situace vedoucí k nutnosti použít palubní výrobu energie uvedené v odst. 3 písm. f) musí být zdokumentovány a ohlášeny lodí řídícímu orgánu přístavu.

KAPITOLA III

SPOLEČNÉ ZÁSADY A CERTIFIKACE

Článek 6

Společné zásady monitorování a vykazování

1. V souladu s články 7 až 9 společnosti během vykazovaného období u každé své lodě monitorují a vykazují příslušné údaje. Toto monitorování a vykazování provádějí ve všech přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu a u veškerých plaveb do přístavu nebo z přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu.

2. Monitorování a vykazování musí být úplné a musí se vztahovat na energii použitou na palubě lodí v době, kdy jsou lodě na moři i u nábřeží. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby zabránily mezerám v údajích během vykazovaného období.

3. Monitorování a vykazování musí být dlouhodobě konzistentní a srovnatelné. Za tímto účelem využívají společnosti v průběhu času stejné metodiky monitorování a soubory údajů, s výhradou změn posouzených ověřovatelem. Společnosti zajistí přiměřenou záruku úplnosti údajů, které mají být monitorovány a vykazovány.

4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním a přesným způsobem, aby ověřovatel mohl určit intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi.

5. Při provádění činností monitorování a vykazování stanovených v článcích 7 až 9 a 14 tohoto nařízení se případně použijí informace a údaje shromážděné pro účely nařízení (EU) 2015/757.

Článek 7

Plán monitorování

1. Do 31. srpna 2024 předloží společnosti ověřovatelům plán monitorování pro každou ze svých lodí s uvedením metody zvolené z metod uvedených v příloze I k monitorování a vykazování množství, druhu a emisního faktoru energie používané na palubě lodí a dalších relevantních informací.

2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 31. srpnu 2024, společnosti předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce každé lodě v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu.

3. Plán monitorování sestává z úplné a transparentní dokumentace a musí obsahovat alespoň tyto prvky:

   a) identifikace a typ lodě včetně názvu lodě, identifikačního čísla lodě podle IMO, rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu a jména majitele lodě;

   b) název společnosti a adresa, telefonní číslo a e-mailová adresa kontaktní osoby;

   c) popis systémů přeměny energie instalovaných na palubě a související výkonová kapacita vyjádřená v megawattech (MW);

   d) informace o tom, že loď nainstalovala a certifikovala zařízení umožňující připojení k dodávkám elektřiny z pevniny při specifikovaném napětí a frekvenci, včetně zařízení uvedeného v IEC/IEEE 80005-1 (vysoké napětí) a IEC/IEEE 80005-3 (nízké napětí), nebo je vybavena náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi, jak je uvedena v příloze III;

   e) popis zamýšleného zdroje či zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v článcích 4 a 5;

   f) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva lodě a energie dodávané náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi, jak je uvedeno v příloze III;

   g) emisní faktory „well-to-wake“ uvedené v příloze II;

   h) popis postupů použitých k monitorování úplnosti seznamu plaveb;

   i) popis postupů použitých pro určení údajů o činnosti pro každou plavbu, včetně postupů, odpovědností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby strávené na moři při plavbě mezi přístavem vyplutí a přístavem připlutí a času stráveného u nábřeží;

   j) popis postupů, systémů a odpovědnosti, na jejichž základě byly aktualizovány jakékoli údaje obsažené v plánu monitorování v průběhu vykazovaného období;

   k) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů;

   l) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti o provedených revizích.

4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. Komise stanoví tyto šablony prostřednictvím prováděcích aktů, včetně technických pravidel pro jejich jednotné používání. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Článek 8

Změny plánu monitorování

1. Společnosti pravidelně a nejméně jednou ročně kontrolují, zda plán monitorování lodě odráží povahu a fungování lodě a zda lze kterékoli z údajů, které obsahuje, zlepšit.

2. Společnost plán monitorování změní, nastane-li některá z těchto situací:

   a) dojde ke změně společnosti;

   b) používají se nové systémy přeměny energie, nové druhy energie včetně náhradních zdrojů energie nebo technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III;

   c) změna dostupnosti údajů z důvodu používání nových typů měřicího zařízení, metod odběru vzorků nebo metod analýzy či z jiných důvodů může ovlivnit přesnost shromažďovaných údajů;

   d) zjistí se, že údaje získané na základě používané metody monitorování nejsou správné;

   e) zjistí se, že některá z částí plánu monitorování nesplňuje požadavky tohoto nařízení, a ověřovatel požaduje, aby ji společnost přepracovala.

3. Společnosti bez zbytečného prodlení oznámí veškeré návrhy změn plánu monitorování ověřovatelům.

4. Změny plánu monitorování podle odst. 2 písm. b), c) a d) tohoto článku posuzuje ověřovatel. Po posouzení ověřovatel oznámí dotčené společnosti, zda jsou dané změny v souladu s článkem 6.

Článek 9

Certifikace biopaliv, bioplynu, kapalných a plynných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku

1. Pokud mají být pro účely uvedené v čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení zohledněna biopaliva, bioplyn, paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, jak jsou definována ve směrnici (EU) 2018/2001, platí následující pravidla:

   a) emisní faktory skleníkových plynů z biopaliv a bioplynu, které splňují kritéria udržitelnosti a úspory emisí skleníkových plynů stanovená v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001, se určí podle metodik stanovených v uvedené směrnici;

   b) emisní faktory skleníkových plynů z paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaného paliva s obsahem uhlíku, které splňují prahové hodnoty úspor emisí skleníkových plynů stanovené v čl. 27 odst. 3 směrnice (EU) 2018/2001, se určí podle metodik stanovených v uvedené směrnici;

   c) u biopaliv a bioplynu, jež nejsou v souladu s písmenem a) nebo jež jsou vyráběny z potravinářských a krmných plodin, se má za to, že mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliva;

   d) má se za to, že paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, která nejsou v souladu s písmenem b),

mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliv.

2. Společnosti poskytnou přesné a spolehlivé údaje o intenzitě emisí skleníkových plynů a charakteristikách udržitelnosti biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku ověřené systémem, který je uznán Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001.

3. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány laboratorním testováním nebo přímým měřením emisí. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel pro provádění laboratorního testování a přímého měření emisí.

KAPITOLA IV

OVĚŘOVÁNÍ A AKREDITACE

Článek 10

Ověřovací činnosti

1. Ověřovatel posoudí, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené v článcích 6 až 9. Pokud ověřovatel při posuzování zjistí nesoulad s uvedenými požadavky, musí dotčená společnost svůj plán monitorování náležitě přepracovat a revidovaný plán předložit ověřovateli ke konečnému posouzení před začátkem vykazovaného období. Dotčená společnost dohodne s ověřovatelem časový rámec nezbytný pro toto přepracování. Tento rámec nesmí v žádném případě přesahovat začátek vykazovaného období.

2. Před provedením operací stanovených v čl. 15 odst. 2 ověřovatel posoudí soulad vykazovaných informací s požadavky stanovenými v článcích 6 až 9 a v přílohách I, II a III.

3. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné údaje nebo nesrovnalosti s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Tato společnost poté upraví nesprávné údaje nebo nesrovnalosti tak, aby bylo možné proces ověření včas dokončit.

Článek 11

Obecné povinnosti a zásady týkající se ověřovatelů

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

2. Ověřovatel posoudí spolehlivost, důvěryhodnost a přesnost údajů a informací týkajících se množství, druhu a emisního faktoru energie používané na palubě lodí, zejména:

a) přiřazování spotřeby paliva a využívání náhradních zdrojů energie k jednotlivým plavbám;

b) vykázané údaje o spotřebě paliva a související měření a výpočty;

c) výběr a použití emisních faktorů;

d) využití dodávek elektřiny z pevniny nebo existence výjimek osvědčených v souladu s čl. 5 odst. 5.

3. Posouzení uvedené v odstavci 2 se zakládá na těchto skutečnostech:

a) vykázané údaje jsou soudržné s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru;

b) vykázané údaje neobsahují žádné nesrovnalosti, zejména při srovnání celkového objemu paliva, které každá loď ročně nakoupí, a souhrnné spotřeby paliva během plaveb;

c) shromažďování údajů probíhalo v souladu s platnými pravidly a

d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné a konzistentní.

Článek 12

Postupy ověřování

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie použité na palubě lodi s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny podstatné odchylky, ověřovatel provede další analýzy.

2. Ověřovatel určí možná rizika související s různými kroky výpočtu tím, že přezkoumá všechny zdroje údajů a metodiky použité společností.

3. Ověřovatel vezme v úvahu všechny metody účinné kontroly rizik, které dotčená společnost uplatňuje, aby snížila míru nejistoty spojenou s přesností použitých metod monitorování.

4. Dotčená společnost poskytne ověřovateli všechny dodatečné informace, které mu umožní provést postupy ověřování. Ověřovatel může v rámci ověřování provádět kontroly k určení spolehlivosti vykazovaných údajů a informací.

Článek 13

Akreditace ověřovatelů

1. Ověřovatele akredituje pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008.

2. Neobsahuje-li toto nařízení žádná zvláštní ustanovení pro akreditaci ověřovatelů, použijí se příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 765/2008.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů. Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článcích 10 a 11, a z příslušných mezinárodně uznávaných norem.

KAPITOLA V

ZÁZNAMY, OVĚŘOVÁNÍ, VYKAZOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ SOULADU

Článek 14

Monitorování a záznamy

1. Na základě plánu monitorování uvedeného v článku 7 a po posouzení tohoto plánu ověřovatelem zaznamenávají společnosti pro každou připlouvající nebo odplouvající loď a pro každou plavbu do přístavu nebo z přístavu určení pod jurisdikcí členského státu tyto informace:

   a) přístav vyplutí a přístav připlutí včetně data a hodiny vyplutí a připlutí a času stráveného u nábřeží;

   b) u každé lodi, na kterou se vztahuje požadavek čl. 5 odst. 1, připojení k dodávkám elektřiny z pevniny a jejich využívání nebo existence jakékoli z výjimek uvedených v čl. 5 odst. 3;

   c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři;

   d) emisní faktory „well-to-wake“ pro každý druh paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři, rozdělené podle emisí „well-to-tank“, „tank-to-wake“ a fugitivních emisí, pokrývající všechny relevantní skleníkové plyny;

   e) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři.

2. Společnosti každoročně zaznamenávají informace a údaje uvedené v odstavci 1 transparentním způsobem, což ověřovateli umožňuje ověřit soulad s tímto nařízením.

3. Společnosti poskytnou ověřovateli informace uvedené v odstavci 1 do 30. března každého roku.

Článek 15

Ověřování a výpočet

1. Po ověření stanoveném v článcích 10 až 12 posoudí ověřovatel kvalitu, úplnost a přesnost informací poskytnutých společností v souladu s čl. 14 odst. 3.

2. Na základě informací ověřených podle odstavce 1 ověřovatel:

   a) vypočítá pomocí metody uvedené v příloze I roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě dotčenou lodí;

   b) vypočítá podle vzorce uvedeného v příloze V bilanci souladu lodi;

   c) určí počet zastávek v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky, v předchozím vykazovaném období včetně času stráveného u nábřeží pro každou takovou zastávku;

   d) vypočítá výši sankcí, na něž se odkazuje v čl. 20 odst. 1 a 2.

3. Ověřovatel oznámí společnosti informace uvedené v odstavci 2.

Článek 16

Databáze bilancí souladu a vykazování

1. Pro účely monitorování dodržování článků 4 a 5 Komise vyvine elektronickou databázi bilancí souladu, zajistí její fungování a provádí její aktualizace. Databáze bilancí souladu se používá k uchovávání záznamů o bilanci souladu lodí a využívání mechanismů flexibility uvedených v článcích 17 a 18. Mají k ní přístup společnosti, ověřovatelé, příslušné orgány a Komise.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví pravidla pro přístupová práva a funkční a technické specifikace databáze bilancí souladu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

3. Do 30. dubna každého roku společnost zaznamená do databáze bilancí souladu pro každou ze svých lodí informace uvedené v čl. 15 odst. 2, jak je zjistil ověřovatel, a dále informace umožňující identifikovat loď a společnost, jakož i totožnost ověřovatele, který posouzení provedl.

Článek 17

Ukládání a půjčování přebytkové bilance souladu mezi vykazovanými obdobími

1. Pokud má loď za vykazované období přebytkovou bilanci souladu, může společnost tento přebytek vložit do bilance souladu téže lodě pro následující vykazované období. Společnost zaznamená vložení přebytkového výsledku do databáze bilancí souladu pro následující vykazované období se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí do bilance souladu přebytek vkládat.

2. Pokud má loď za vykazované období deficitní bilanci souladu, může si společnost vypůjčit předběžný přebytek v odpovídající výši z bilance souladu pro následující vykazované období. Předběžná přebytková bilance souladu se přičte k bilanci lodi ve vykazovaném období a odečte se od bilance téže lodi v následujícím vykazovaném období. Částka, která má být odečtena v následujícím vykazovaném období, se rovná částce předběžné přebytkové bilance vynásobené koeficientem 1,1. Předběžnou přebytkovou bilanci souladu si nelze vypůjčit:

   a) pro částku překračující o více než 2 % mez stanovenou v čl. 4 odst. 2 vynásobenou spotřebou energie lodi vypočtenou podle přílohy I;

   b) po dobu dvou po sobě jdoucích vykazovaných období.

3. Do 30. dubna roku následujícího po vykazovaném období zaznamená společnost do databáze bilancí souladu předběžnou přebytkovou bilanci souladu po schválení svým ověřovatelem.

Článek 18

Sdružování bilancí souladu

1. Pro účely splnění požadavků článku 4 lze sdružit bilance souladu dvou nebo více lodí, které jsou ověřeny stejným ověřovatelem. Bilance souladu lodi nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jedné rezervy.

2. Do 30. března roku následujícího po vykazovaném období společnost oznámí ověřovateli záměr zahrnout bilanci souladu lodi do rezervy pro bezprostředně

předcházející vykazované období. V případě, že jsou lodě podílející se na rezervě pod kontrolou dvou nebo více společností, zašlou společnosti ověřovateli společné oznámení.

3. Ověřovatel do 30. dubna roku následujícího po vykazovaném období zaznamená rezervu do databáze bilancí souladu. Složení rezervy se po tomto datu nezmění.

4. V případě sdružených bilancí souladu podle odstavce 1 tohoto článku a pro účely čl. 15 odst. 2 písm. b) se společnost může rozhodnout, jakým způsobem rozdělí celkovou bilanci souladu rezervy mezi jednotlivé lodě, za předpokladu, že je dodržena celková bilance souladu rezervy. V případě, že jsou lodě podílející se na rezervě pod kontrolou dvou nebo více společností, celková bilance souladu rezervy se rozdělí podle metody uvedené ve společném oznámení.

5. Pokud průměrná bilance souladu rezervy vede v případě jednotlivé lodě k přebytkové bilanci souladu, použije se čl. 17 odst. 1.

6. Ustanovení čl. 17 odst. 2 se nevztahuje na loď podílející se na rezervě.

7. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí zahrnout bilanci souladu lodi do rezervy.

Článek 19

Osvědčení o shodě FuelEU

1. Do 30. června roku následujícího po vykazovaném období vydá ověřovatel pro dotčenou loď osvědčení o shodě FuelEU za předpokladu, že loď nemá po případném použití článků 17 a 18 deficitní bilanci souladu ani nevykonala zastávky v přístavu, které nejsou v souladu s požadavky.

2. Osvědčení o shodě FuelEU obsahuje tyto informace:

   a) identifikace lodě (název, identifikační číslo lodě podle IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);

   b) název, adresa a hlavní místo podnikání majitele lodě;

   c) totožnost ověřovatele;

   d) datum vydání tohoto osvědčení, doba jeho platnosti a vykazované období, ke kterému se vztahuje.

3. Osvědčení o shodě FuelEU platí po dobu 18 měsíců po skončení vykazovaného období.

4. O vydání každého osvědčení o shodě FuelEU ověřovatel neprodleně informuje Komisi a stát vlajky.

5. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory osvědčení o shodě FuelEU, včetně elektronických vzorů. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 27 odst. 2.

Článek 20

Sankce

1. Pokud má loď k 1. květnu roku následujícího po vykazovaném období deficitní bilanci souladu, zaplatí společnost sankci. Ověřovatel vypočítá výši sankce na základě vzorce uvedeného v příloze V.

2. Společnost zaplatí sankci za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Ověřovatel vypočítá výši sankce vynásobením částky 250 EUR megawatty výkonu instalovaného na palubě a počtem dokončených hodin strávených u nábřeží.

3. Bez ohledu na čl. 19 odst. 1 vydá ověřovatel osvědčení o shodě FuelEU po zaplacení sankcí uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku. Opatření uvedená v tomto článku a rovněž důkaz o finančních platbách v souladu s článkem 21 se zaznamenají do osvědčení o shodě FuelEU.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy V s cílem upravit vzorec uvedený v odstavci 1 tohoto článku a změnit výši pevné sankce stanovené v odstavci 2 tohoto článku, s přihlédnutím k vývoji nákladů na energii.

Článek 21

Přidělování vybraných sankcí na podporu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví

1. Sankce uvedené v čl. 20 odst. 1 a 2 se přidělí na podporu společných projektů zaměřených na rychlé zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví. Projekty financované z finančních prostředků vybraných v rámci sankcí budou stimulovat výrobu většího množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro námořní odvětví, usnadní výstavbu příslušných zařízení na doplňování paliva nebo bodů elektrického připojení v přístavech a podpoří vývoj, testování a zavádění nejinovativnějších evropských technologií ve flotile k dosažení výrazného snížení emisí.

2. Příjmy získané ze sankcí uvedených v odstavci 1 se přidělí do inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES. Tyto příjmy představují externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a jsou prováděny v souladu s pravidly použitelnými na inovační fond.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení ohledně způsobů platby sankcí uvedených v čl. 20 odst. 1 a 2.

Článek 22

Povinnost mít na palubě platné osvědčení o shodě FuelEU

1. Lodě připlouvající do přístavu pod jurisdikcí členského státu musí mít na palubě platné osvědčení o shodě FuelEU.

2. Osvědčení o shodě FuelEU vydané pro příslušnou loď v souladu s článkem 19 představuje doklad o souladu s tímto nařízením.

Článek 23

Prosazování

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi do [dd/mm/20xx] a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny.

2. Každý členský stát zajistí, aby každá inspekce lodi v přístavu spadajícím do jeho jurisdikce prováděná podle směrnice 2009/16/ES zahrnovala ověření, zda se na palubě nachází platné osvědčení o shodě FuelEU.

3. Pokud loď nepředložila platné osvědčení o shodě FuelEU po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období a pokud jiná donucovací opatření nezajistila soulad s požadavky, může příslušný orgán členského státu přístavu určení poté, co poskytne dotčené společnosti příležitost předložit vyjádření, vydat příkaz k vyhoštění. Příslušný orgán členského státu oznámí příkaz k vyhoštění Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky. Každý členský stát, s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, odmítne vstup lodi, na kterou se vztahuje příkaz k vyhoštění, do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud společnost nesplní své povinnosti. Pokud loď pluje pod vlajkou některého členského státu, nařídí dotčený členský stát poté, co dotyčné společnosti poskytne příležitost předložit svá vyjádření, zadržení plavidla, dokud společnost nesplní své povinnosti.

4. Splnění těchto povinností se potvrdí předložením platného osvědčení o shodě FuelEU příslušnému vnitrostátnímu orgánu, který příkaz k vyhoštění lodě vydal. Tímto odstavcem nejsou dotčena ustanovení mezinárodního práva platná v případě lodí v tísni.

5. Sankce kteréhokoli členského státu vůči konkrétní lodi musí být oznámeny Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky.

Článek 24

Právo na přezkoumání

1. Společnosti jsou oprávněny požádat o přezkoumání výpočtů a opatření, které jim předložil ověřovatel podle tohoto nařízení, včetně odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU podle čl. 19 odst. 1.

2. Žádost o přezkoumání se podává do jednoho měsíce od oznámení výsledku výpočtu nebo opatření ověřovatele příslušnému orgánu členského státu, ve kterém byl ověřovatel akreditován. Rozhodnutí příslušného orgánu podléhá soudnímu přezkumu.

3. Rozhodnutí přijatá podle tohoto nařízení řídícím orgánem přístavu podléhají soudnímu přezkumu.

Článek 25

Příslušné orgány

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

KAPITOLA VI

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 26

Výkon přenesení pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 6, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 7, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 7, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 27

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002[29]. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud má být stanovisko výboru získáno písemným postupem, ukončí se postup bez výsledku, rozhodne-li o tom předseda výboru ve lhůtě pro podání stanoviska.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 28

Zpráva a přezkum

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

1. Do 1. ledna 2030 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení fungování tohoto nařízení a o vývoji technologií a trhu s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy v námořní dopravě a jeho dopadu na námořní odvětví v Unii. Komise zváží možné změny týkající se:

   a) meze uvedené v čl. 4 odst. 2;

   b) typů lodí, na které se vztahuje čl. 5 odst. 1;

   c) výjimek uvedených v čl. 5 odst. 3.

Článek 29

Změny směrnice 2009/16/ES

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

Článek 30

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*. Použije se ode dne 1. ledna 2025.

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda/předsedkyně	*předseda/předsedkyně*