EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 28. 7. 2026
COM(2026) 409 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vzájomnom pôsobení a konvergencii medzi nariadením FuelEU Maritime a nariadením EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vzájomnom pôsobení a konvergencii medzi nariadením FuelEU Maritime a nariadením EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy

I. Úvod

EÚ prijala viacero legislatívnych aktov, ktoré podporujú dekarbonizáciu odvetvia námornej dopravy. Cieľom týchto nariadení je zvýšiť využívanie nízkouhlíkových a udržateľných palív a technológií loďami, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ. Táto správa je zameraná predovšetkým na dva z týchto aktov:

1. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805[1] z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (ďalej len „nariadenie FuelEU Maritime“) nadobudlo účinnosť 12. októbra 2023 a je v plnej miere uplatniteľné od 1. januára 2025. V nariadení sa vyžaduje postupné znižovanie intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube veľkých lodí a stanovuje sa povinnosť využívať pobrežné zásobovanie elektrinou vo vybraných európskych prístavoch od roku 2030.
2. V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757[2] z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (ďalej len „nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy“) sa vyžaduje, aby veľké lode, ktoré zastavujú v prístavoch Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP), monitorovali a každoročne nahlasovali overené emisie skleníkových plynov a ďalšie údaje o energetickej efektívnosti. Nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy bolo v roku 2023 revidované v nadväznosti na rozšírenie systému EÚ na obchodovanie s emisiami s cieľom zahrnúť emisie z námornej dopravy (systém EÚ ETS)[3].

V článku 30 ods. 1 nariadenia FuelEU Maritime sa ukladá Európskej komisii povinnosť predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu, „v ktorej preskúma vzájomné pôsobenie a konvergenciu“ medzi uvedeným nariadením a nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

Komisia preto vykonala prvú porovnávaciu analýzu nariadenia FuelEU Maritime a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, ako aj súvisiacich delegovaných a vykonávacích aktov. Zohľadnili sa aj počiatočné skúsenosti získané pri samotnom vykonávaní týchto aktov.

Vzhľadom na to, že v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa stanovuje rámec pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie údajov týkajúcich sa prvkov námornej dopravy vyplývajúcich zo smernice o EU ETS[4], táto správa sa v relevantných prípadoch vzťahuje aj na prvky tejto smernice.

V januári 2024 bol systém EU ETS rozšírený na odvetvie námornej dopravy. Lodné spoločnosti sú odvtedy povinné nakupovať a odovzdávať emisné kvóty EU ETS za každú tonu nahlásených emisií CO_2 (alebo ekvivalentu CO_2) v rámci pôsobnosti systému EU ETS.

Počas prípravy nariadenia FuelEU Maritime a revízie nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy z roku 2023, ako aj počas rokovaní s Parlamentom a Radou sa vynaložilo úsilie o čo najväčšie zosúladenie týchto dvoch právnych aktov a o vytvorenie rámca, ktorým sa zabezpečí zefektívnenie plnenia povinností pre regulované subjekty, overovateľov a riadiace orgány členských štátov.

Tieto dve nariadenia sú vzájomne prepojené, pretože podľa nariadenia FuelEU Maritime by sa akékoľvek údaje nahlásené na účely nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy mali v prípade potreby použiť na overenie súladu s nariadením FuelEU Maritime, a to s cieľom obmedziť administratívne zaťaženie spoločností, overovateľov a príslušných orgánov.

V týchto dvoch nariadeniach sa však vyskytujú odlišné aspekty monitorovania, nahlasovania a overovania, keďže vypracovanie návrhov Komisie týkajúcich sa nariadenia FuelEU Maritime, revízia nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a začlenenie odvetvia námornej dopravy do systému EU ETS, ako aj príslušné rokovania s Parlamentom a Radou sa uskutočnili oddelene, hoci sa časovo čiastočne prekrývali.

Preto je potrebné tieto akty ďalej preskúmať a analyzovať s cieľom:

- zhodnotiť rozdiely a nezrovnalosti medzi hlavnými ustanoveniami nariadení,
- posúdiť výzvy, ktoré vyplývajú z povinnosti dodržiavať súčasne obe nariadenia, a
- predstaviť možné spôsoby, ako ich ďalej zosúladiť a zvýšiť ich konzistentnosť.

Cieľom týchto zistení je poskytnúť prehľad o možných príležitostiach na zefektívnenie administratívnych požiadaviek v súlade so záväzkami týkajúcimi sa celkového administratívneho zjednodušenia, ktoré sú uvedené v dokumente Kompas konkurencieschopnosti pre EÚ.

Rozsah pôsobnosti nariadenia

Prahové hodnoty veľkosti

---

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48 – 100, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55 – 76, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/957 z 10. mája 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom začleniť činnosti námornej dopravy do systému EÚ na obchodovanie s emisiami a zabezpečiť monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií ďalších skleníkových plynov a emisií z ďalších typov lodí (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 105 – 114, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

[4] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Pokiaľ ide o veľkosť lodí, na ktoré sa vzťahujú analyzované nariadenia, nariadenie FuelEU Maritime sa vzťahuje na lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, ktoré slúžia na prepravu pasažierov alebo nákladu na komerčné účely. Podobne sa v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy stanovuje, že sa uplatňuje na lode s hrubou priestornosťou 5 000 ton a viac a od 1. januára 2025 na lode na kusový náklad s hrubou priestornosťou nižšou ako 5 000 ton, ale nie nižšou ako 400 ton, a na príbrežné lode s hrubou priestornosťou 400 ton a viac, ktoré patria do jednej z kategórií uvedených v prílohe I k nariadeniu[5].

Geografický rozsah pôsobnosti

Nahlasovanie podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa vzťahuje na spotrebu paliva a emisie skleníkových plynov pri všetkých medzinárodných plavbách v rámci EÚ aj mimo nej (plavby medzi prístavmi v EÚ a mimo EÚ), ako aj na činnosti lodí v prístavoch EÚ. Nariadenie FuelEU Maritime má rovnaký rozsah nahlasovania, ale s cieľom spravodlivo zohľadniť podiel emisií EÚ sa má započítavať iba polovica (50 %) spotreby paliva/energie použitej pri medzinárodných plavbách mimo EÚ. To isté pravidlo sa uplatňuje aj v rámci smernice o EU ETS.

Podľa nariadenia FuelEU Maritime sa s plavbami medzi EÚ a najvzdialenejšími regiónmi ktoréhokoľvek členského štátu EÚ zaobchádza rovnako ako s medzinárodnými plavbami do krajín mimo EHP alebo z nich (preto sa zohľadňuje len 50 % spotreby paliva/použitej energie). Podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa takéto plavby považujú za plavby v rámci EÚ (preto 100 % emisií patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia). Podľa smernice o EU ETS však lodné spoločnosti nie sú povinné platiť až do decembra 2030 za emisie z plavieb medzi prístavom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne členského štátu a prístavom nachádzajúcim sa v tom istom členskom štáte, a to vrátane plavieb medzi prístavmi v rámci najvzdialenejšieho regiónu a plavieb medzi prístavmi v najvzdialenejších regiónoch toho istého členského štátu (pozri ďalej oddiel o výnimkách).

Emisie, na ktoré sa vzťahujú nariadenia

Pokiaľ ide o nahlasovanie emisií z palív, smernica o EU ETS a nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa vzťahujú na emisie skleníkových plynov z výfukových plynov, známe aj ako emisie, ktoré vznikajú v rámci odberateľskom reťazci alebo emisie od palivového tanku po súprúd. Dôvodom je skutočnosť, že emisie, ktoré vznikajú v rámci dodávateľskej časti reťazca (známe aj ako emisie od zdroja po palivový tank), ktoré súvisia s výrobou paliva, sú už zahrnuté v iných sektoroch v rámci ETS a ich započítanie do kvót pre odvetvie námornej dopravy by mohlo viesť k možnému dvojitému vydávaniu, obchodovaniu a uplatňovaniu nárokov. Nariadenie FuelEU Maritime sa vzťahuje na emisie od palivového tanku po súprúd aj na emisie od zdroja po palivový tank, aby sa zabezpečilo zohľadnenie celkových emisných parametrov rôznych zdrojov energie.

Pri nariadení FuelEU Maritime, nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a smernici o EU ETS sa vychádza z kritérií udržateľnosti vrátane minimálnych prahových hodnôt emisií skleníkových plynov stanovených v smernici o energii z obnoviteľných zdrojov[6], pokiaľ ide o premenu surovín z obnoviteľných zdrojov na palivá, a to vrátane príslušného certifikačného systému. Nariadením FuelEU Maritime sa ďalej obmedzuje skupina oprávnených palív tým, že sa vylučujú suroviny pochádzajúce z plodín určených na výrobu potravín a krmív. Palivá vyrobené z týchto surovín sa podľa nariadenia FuelEU Maritime považujú za fosílne palivá.

Zdroje energie

Spotreba určitých zdrojov energie na lodiach okrem paliva – ako je elektrina z pobrežnej elektrickej siete a veterná energia, ktoré nemožno počas plavieb monitorovať, ktoré však prispievajú k energetickej spotrebe lode, a tým aj k jej cieľom v oblasti dekarbonizácie – patrí do pôsobnosti nariadenia FuelEU Maritime, nie však do pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy. V prípade elektriny z pobrežnej elektrickej siete, ako aj v prípade veternej energie je preto v súvislosti s nariadením FuelEU Maritime potrebné vykonať dodatočné monitorovanie alebo výpočty.

Výnimky

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, existujú rozdiely medzi výnimkami povolenými nariadením FuelEU Maritime a smernicou o EU ETS.

Nariadenie FuelEU Maritime aj smernica o EU ETS umožňujú členským štátom oslobodiť od povinností plavby vykonávané osobnými loďami na ostrovy, kde býva menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom. Existujú však rozdiely. V prípade systému ETS sa výnimky môžu vzťahovať na plavby medzi prístavom na ostrove, ktorý patrí do jurisdikcie žiadajúceho členského štátu, nemá cestné ani železničné spojenie s pevninou a má menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom, a prístavom, ktorý patrí do jurisdikcie toho istého členského štátu. V prípade nariadenia FuelEU Maritime sa výnimky môžu vzťahovať na plavby vykonávané osobnými loďami, s výnimkou osobných výletných lodí, medzi prístavom zastavenia pod jurisdikciou členského štátu a prístavom zastavenia pod jurisdikciou toho istého členského štátu, ktorý sa nachádza na ostrove, kde býva menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom. Tieto výnimky sa vzťahujú aj na činnosti príslušných lodí v prístave, ktoré sa uskutočnili v súvislosti s plavbami, na ktoré sa výnimky vzťahujú.

Na základe nariadenia FuelEU Maritime aj smernice o EU ETS môžu členské štáty udeliť výnimku osobným lodiam a v prípade smernice o EU ETS aj lodiam ro-pax, ktoré vykonávajú cezhraničné plavby v rámci záväzkov služby vo verejnom záujme alebo zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa určitých plavieb.

Členské štáty môžu z uplatňovania nariadenia FuelEU Maritime vyňať aj osobné lode, ktoré poskytujú služby námornej dopravy v rámci záväzkov služby vo verejnom záujme alebo zmlúv o službách vo verejnom záujme na trasách medzi ich prístavmi na pevnine a prístavmi nachádzajúcimi sa na ostrove alebo v mestách Ceuta a Melilla. Smernicou o EU ETS sa takéto výnimky nestanovujú.

A napokon na základe nariadenia FuelEU Maritime môžu členské štáty stanoviť výnimky pre plavby medzi prístavmi v najvzdialenejších regiónoch. Podľa smernice o EU ETS platí automatická (t. j. bez nutnosti oznamovania) dočasná výnimka do konca roka 2030 pre plavby medzi prístavom nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne členského štátu a prístavom

---

5 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2024/3214 zo 16. októbra 2024, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, pokiaľ ide o pravidlá monitorovania emisií skleníkových plynov z príbrežných lodí a pridelenia nulového emisného faktora udržateľným palivám (Ú. v. EÚ L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*).

6 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82 – 209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

nachádzajúcim sa v tom istom členskom štáte, a to vrátane prístavov nachádzajúcich sa v tom istom najvzdialenejšom regióne a v inom najvzdialenejšom regióne toho istého členského štátu.

Pre všetky uvedené výnimky sa v nariadení FuelEU Maritime a v smernici o EU ETS uplatňujú rôzne lehoty ukončenia platnosti. V nariadení FuelEU Maritime sa povoľujú výnimky, ktoré môžu platiť do 31. decembra 2029, kým v smernici o EU ETS sa umožňuje, aby platili do 31. decembra 2030.

Ustanovenia o ľadovej triede a plavbe na zamrznutom mori

Nariadenie FuelEU Maritime, nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a smernica o EU ETS obsahujú ustanovenia týkajúce sa ľadovej triedy lode a plavby na zamrznutom mori, hoci v odlišnej forme. S cieľom zmierniť dodatočné náklady lodí ľadovej triedy umožňuje nariadenie FuelEU Maritime spoločnostiam požiadať o to, aby sa dodatočná energia spotrebovaná v dôsledku ľadovej triedy lode a energia spotrebovaná v dôsledku plavby na zamrznutom mori pri výpočte bilancie súladu nezohľadňovali. Podľa smernice o EU ETS môžu lodné spoločnosti do 31. decembra 2030 odovzdať o 5 % menej emisných kvót, než je celkový overený objem emisií vypustených ich loďami ľadovej triedy.

Susedné prístavy na prekládku kontajnerov

S cieľom znížiť riziko tzv. evazívnych (vyhýbacích) zastavení v prístave a presunu činností prekládky sa v nariadení FuelEU Maritime aj smernici o EU ETS vyžaduje, aby Komisia vypracovala a aktualizovala zoznam „susedných prístavov na prekládku kontajnerov“. Zastávky v týchto prístavoch sú na účely monitorovania, nahlasovania a overovania vylúčené z vymedzenia pojmu „prístav zastavenia“. Kritériá na identifikáciu týchto prístavov uvedené v nariadení FuelEU Maritime a v smernici o EU ETS sú zhodné. Časové harmonogramy aktualizácie zoznamov však nie sú zosúladené. Rozdiely v údajoch by preto mohli viesť k rozdielom v použitých zoznamoch.

<u>Závery:</u>

- Väčšina rozdielov v rozsahu pôsobnosti nariadení je odôvodnená rozhodnutiami, ktoré prijali Európsky parlament a Rada. Akékoľvek úpravy rozsahu pôsobnosti, napríklad pokiaľ ide o typ lode, by sa mali podrobnejšie preskúmať s ohľadom na prínosy väčšej konzistentnosti medzi už opísanými pravidlami.
- Mohla by sa preskúmať možnosť väčšej konvergencie v súvislosti s oprávnenosťou, so stanovením emisií a s intenzitou skleníkových plynov v prípade palív používaných na palube v súlade s už opísanými pravidlami.
- S cieľom uľahčiť vykonávanie by sa mohlo preskúmať ďalšie zosúladenie ustanovení o výnimkách uplatniteľných podľa nariadenia FuelEU Maritime a smernice o EU ETS. Mala by sa pritom však zohľadniť skutočnosť, že tieto rozdiely sú výsledkom konkrétnych rozhodnutí spoluzákonodarcov.
- Časové harmonogramy na revíziu zoznamu susedných prístavov na prekládku kontajnerov by sa mohli zosúladiť s cieľom zjednodušiť vykonávanie.

II. Zodpovedné subjekty

V nariadení FuelEU Maritime, smernici o EU ETS a nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa definujú orgány zodpovedné za ich vykonávanie. Tieto definície sú podobné, ale nie identické, čo by mohlo viesť k situácii, keď sa lodná spoločnosť rozhodne určiť iný zodpovedný subjekt pre smernicu EU ETS a nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy v porovnaní s nariadením FuelEU Maritime.

Zodpovedným subjektom podľa nariadenia FuelEU Maritime musí byť vždy spoločnosť ISM, teda právnická osoba, ktorá riadi prevádzku lode v súlade s Medzinárodným kódexom bezpečného riadenia lodí (ISM). V závislosti od zmluvných a prevádzkových dojednaní by spoločnosťou ISM mal byť buď vlastník lode, alebo akákoľvek organizácia či osoba iná ako vlastník lode, ktorá súhlasila s prevzatím všetkých povinností a zodpovedností vyplývajúcich z kódexu ISM. Ak je vlastník lode zodpovedný za súlad svojej lode s kódexom ISM, je zároveň spoločnosťou ISM aj subjektom zodpovedným za dodržiavanie nariadenia FuelEU Maritime. V prípadoch, keď vlastník lode delegoval povinnosti súvisiace s dodržiavaním kódexu ISM na akúkoľvek inú organizáciu alebo osobu (ktorá súhlasila s prevzatím týchto povinností), táto organizácia alebo osoba sa stane spoločnosťou ISM, ako aj subjektom zodpovedným za dodržiavanie nariadenia FuelEU Maritime.

Podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy musí byť za dodržiavanie požiadaviek smernice o EU ETS aj nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy zodpovedný ten istý subjekt. Podľa smernice o EU ETS a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy môže byť subjektom zodpovedným za dodržiavanie predpisov v súvislosti s emisiami danej lode buď vlastník lode (t. j. registrovaný vlastník), alebo spoločnosť ISM. Ak je spoločnosť ISM odlišná od vlastníka lode, registrovaný vlastník a spoločnosť ISM sa musia medzi sebou zmluvne dohodnúť na tom, ktorý subjekt prevezme zodpovednosť za plnenie povinností vyplývajúcich zo smernice o EU ETS a z nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy. Ak neexistuje výslovné rozhodnutie registrovaného vlastníka a spoločnosti ISM, za osobu zodpovednú za plnenie povinností stanovených v smernici o EU ETS a v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa bude považovať registrovaný vlastník.

Zodpovedné orgány

„Riadiaci štát“ v súvislosti so spoločnosťou, ktorá je zodpovedná za presadzovanie FuelEU v zmysle nariadenia FuelEU Maritime, sa určuje podľa rovnakých pravidiel, aké sa uplatňujú pri určovaní „zodpovedného riadiaceho orgánu“ v zmysle smernice o EU ETS v súvislosti s lodnou spoločnosťou. Vzhľadom na to, že v určitých situáciách sa môže stať, že spoločnosť zodpovedná za loď nie je tá istá v prípade nariadenia FuelEU Maritime na jednej strane a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a smernice o EU ETS na strane druhej (pozri v predošlom texte), je možné, že tú istú loď riadia dva rôzne členské štáty, a to jeden v súvislosti s nariadením FuelEU Maritime a druhý v súvislosti so smernicou o EU ETS a s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

V rámci jedného členského štátu môžu byť rôzne orgány poverené zodpovednosťou za riadenie nariadenia FuelEU Maritime na jednej strane a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a smernice o EU ETS na strane druhej, je však na členskom štáte, aby rozhodol, či bude najvhodnejšie zveriť túto zodpovednosť tomu istému orgánu.

<u>Závery</u>

- Malo by sa uskutočniť ďalšie preskúmanie zodpovedných subjektov podľa nariadenia FuelEU Maritime, smernice o EU ETS a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy s cieľom zistiť, či by zosúladený výklad a vymedzenie regulovaného subjektu priniesli ďalšie zjednodušenie a pre koho. V tejto súvislosti je potrebné zohľadniť, že smernica o EU ETS sa zameriava na plnenie povinností na úrovni spoločnosti, zatiaľ čo v nariadení FuelEU Maritime sa stanovujú povinnosti vo vzťahu k lodiam.

III. Monitorovanie, zaznamenávanie a nahlasovanie

Plány monitorovania

V súlade s nariadením FuelEU Maritime aj s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sú spoločnosti povinné predložiť overovateľovi plán monitorovania pre každú zo svojich lodí, v ktorom sú uvedené informácie potrebné na splnenie požiadaviek týkajúcich sa nahlasovania. Vzhľadom na odlišné požiadavky musia prevádzkovatelia predložiť dva samostatné plány monitorovania, a to jeden v súlade s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a druhý v súlade s nariadením FuelEU Maritime. Oba plány majú podobnú štruktúru a je možné ich vypracovať v IT systéme THETIS MRV. Po predložení oboch plánov monitorovania sa každý z nich spracúva v rámci samostatného pracovného postupu.

V praxi slúži systém THETIS MRV ako jednotné kontaktné miesto pre lodné spoločnosti, ktoré umožňuje doplňujúce predkladanie údajov na účely nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, smernice o EU ETS aj nariadenia FuelEU Maritime. Všetky údaje monitorované a zaznamenávané v rámci nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa použijú na výpočty podľa nariadenia FuelEU Maritime, a to po potvrdení overovateľom FuelEU, ak sa tento overovateľ líši od overovateľa pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií. Tie isté údaje z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií možno využiť aj na agregáciu údajov relevantných pre správy na úrovni spoločnosti podľa smernice o EU ETS.

Nahlasovanie na báze jednotlivých plavieb

V súlade s nariadením FuelEU Maritime aj s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa údaje v zásade monitorujú za jednotlivú plavbu. Podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy však nie je povinnosťou nahlasovanie na báze jednotlivých plavieb, čo znamená, že spoločnosti môžu požadované údaje nahlasovať v ročnom súhrne. V praxi však systém THETIS MRV umožňuje zaznamenávať a nahlasovať údaje na báze jednotlivých plavieb ako dobrovoľnú možnosť v rámci nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

Výnimky z povinnosti monitorovania za jednotlivú plavbu

Na základe výnimky umožňuje nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy spoločnostiam monitorovať spotrebu paliva a emisie skleníkových plynov v prípade určitých lodí iba raz ročne. Táto výnimka sa vzťahuje na lode, ktoré vykonávajú výlučne plavby v rámci EÚ a absolvujú viac ako 300 plavieb ročne. V nariadení FuelEU Maritime sa takéto výnimky nestanovujú.

Prideľovanie spotreby paliva/energie podľa geografického rozsahu pôsobnosti

Nariadenie FuelEU Maritime umožňuje voľné prideľovanie/prerozdeľovanie paliva spotrebovaného počas celého obdobia nahlasovania na časť preplávanej vzdialenosti v rámci EÚ alebo mimo EÚ, a to bez ohľadu na to, či sa palivo/energia skutočne spotrebovali počas tej konkrétnej plavby. V nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a smernici o EU ETS sa vyžaduje, aby sa príslušný typ paliva nahlasoval v súvislosti s presným typom plavby, počas ktorej bolo palivo spotrebované. To má vplyv na prideľovanie palív s najnižšou intenzitou emisií skleníkových plynov (a pridelenie nulového emisného faktora podľa smernice o EU ETS).

Závery:

- IT riešenia používané v systéme THETIS MRV znižujú administratívnu záťaž spojenú s predkladaním dvoch samostatných plánov monitorovania. Zároveň by sa mohla preskúmať možnosť zlúčenia oboch plánov monitorovania, ako aj to, či by takýto krok mohol ďalej zjednodušiť nahlasovanie.
- Existujú rozdiely, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa nahlasovania energie využitej v prístavoch a počas plavieb. Nariadenie FuelEU Maritime okrem toho na rozdiel od nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy neobsahuje výnimky, ktoré by určitým lodiam umožňovali monitorovať spotrebu paliva a emisie raz ročne namiesto monitorovania každej jednotlivej plavby. Mohlo by sa preskúmať, či je možné tieto prvky ďalej zosúladiť.

IV. Overovanie

Systém overovania uplatniteľný podľa nariadenia FuelEU Maritime sa vo veľkej miere opiera o systém zavedený na základe nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, existujú však určité rozdiely, ktoré sa analyzujú ďalej v texte.

Všeobecné povinnosti a zásady pre overovateľov a postupy overovania

Povinnosti a zásady pre overovateľov a postupy overovania – stanovené vo vykonávacích a v delegovaných aktoch prijatých na základe nariadenia FuelEU Maritime a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy – sú vo veľkej miere zosúladené[7]. Jedným z rozdielov je fakt, že na rozdiel od nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa podľa nariadenia FuelEU Maritime v prípade zmeny overovateľa majú plány monitorovania prehodnotiť novým overovateľom.

Akreditácia

[7] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/2027 z 26. júla 2024 o overovacích činnostiach podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (*Ú. v. EÚ L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj*) a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2917 z 20. októbra 2023 o overovacích činnostiach, akreditácii overovateľov a schvaľovaní plánov monitorovania riadiacimi orgánmi podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy, a o zrušení delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2016/2072 (*Ú. v. EÚ L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*).

Špecifikácie týkajúce sa pravidiel akreditácie overovateľov podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a nariadenia FuelEU Maritime sa stanovujú v delegovaných aktoch[8]. Ustanovenia týchto aktov sú zhodné alebo vo veľkej miere podobné.

Závery

- Pravidlá overovania a akreditácie overovateľov sa stanovujú v oboch nariadeniach – v nariadení FuelEU Maritime aj v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy – a ďalej sa spresňujú v samostatných delegovaných a vykonávacích aktoch. Rozdiely v pravidlách sú minimálne a vyplývajú prevažne z odlišných pracovných postupov a úloh overovateľov podľa jednotlivých aktov.

V. Presadzovanie

Rozhodnutie o vyhostení/zadržanie

Podľa nariadenia FuelEU Maritime aj nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy môžu členské štáty vydať rozhodnutie o vyhostení, ak loď nesplní svoje povinnosti počas dvoch alebo viacerých po sebe nasledujúcich období nahlasovania. Vlajkový štát však nesmie odmietnuť vstup do prístavu lodiam plaviacim sa pod jeho vlajkou.

Povinnosť mať platný dokument o zhode

Podľa nariadenia FuelEU Maritime sú lode, ktoré počas obdobia nahlasovania neuskutočnili žiadne plavby patriace do pôsobnosti tohto nariadenia, stále povinné mať počas overovacieho obdobia na palube platný dokument o zhode (dokument určený pre konkrétnu loď, ktorý spoločnosti vydáva overovateľ a v ktorom sa potvrdzuje, že daná loď spĺňa požiadavky podľa nariadenia FuelEU Maritime počas určeného obdobia nahlasovania). V nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa stanovuje povinnosť mať na palube platný dokument o zhode iba pre lode, ktoré počas obdobia nahlasovania vykonali plavby patriace do jeho pôsobnosti. V prípade neaktívnych lodí (t. j. lodí, ktoré nevykonávajú žiadnu činnosť patriacu do pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy) sa v tomto nariadení nezakazuje predloženie overenej správy o emisiách s nulovými emisiami na účely získania platného dokumentu o zhode.

Povinnosť vlajkového štátu

V nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa stanovuje, že každý členský štát má prijať všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie dodržiavania požiadaviek na monitorovanie a nahlasovanie zo strany lodí plaviacich sa pod jeho vlajkou. Naopak, podľa nariadenia FuelEU Maritime nie sú členské štáty povinné vykonávať kontroly lodí plaviacich sa pod ich vlajkou.

Vydanie dokumentu FuelEU o zhode

Podľa nariadenia FuelEU Maritime a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy je za vydanie dokumentu o zhode v zásade zodpovedný overovateľ. V súlade s nariadením FuelEU Maritime však platí, že ak má byť uložená pokuta FuelEU, dokument musí vydať príslušný orgán riadiaceho štátu. V rámci FuelEU môže okrem toho príslušný orgán odňať už vydané dokumenty o zhode, ak sa zistia skreslené údaje alebo nesúlad v nahlásených údajoch, čo v prípade nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy neplatí.

Inšpekcie

V nariadení FuelEU Maritime aj nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa vyžaduje, aby orgány štátnej prístavnej kontroly zahrnuli do svojich inšpekcií kontroly dokumentu o zhode (vykonávané v súlade so smernicou 2009/16/ES)[9].

Sankcie

V súlade s nariadením FuelEU Maritime aj s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy musia členské štáty stanoviť samostatný súbor pravidiel týkajúcich sa sankcií uplatniteľných v prípade porušenia týchto nariadení.

Závery

- Pravidlá presadzovania vyplývajúce z nariadenia FuelEU Maritime aj z nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sú zamerané na loď a obsahujú mnoho totožných alebo podobných ustanovení, avšak existujú medzi nimi aj rozdiely. Mohlo by sa preskúmať zriadenie spoločného režimu presadzovania s cieľom zefektívniť určité činnosti a znížiť zaťaženie orgánov členských štátov.

VI. Načasovanie splnenia povinností

Z porovnania povinností v oblasti súladu stanovených v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a v nariadení FuelEU Maritime vyplýva, že tieto dve nariadenia sú z hľadiska časového harmonogramu konzistentné.

Ak by sa v budúcnosti prijalo rozhodnutie pracovať s jedným komplexným plánom monitorovania pre obe nariadenia, v určitých bodoch by bolo potrebné zosúladiť načasovanie. V súčasnosti musia napríklad lode, ktoré sa po prvýkrát zastavia v prístave členského štátu po 31. auguste 2024, predložiť plán monitorovania najneskôr do dvoch mesiacov po ich prvom zastavení v prístave zastavenia podľa nariadenia FuelEU Maritime, avšak podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy najneskôr do troch mesiacov po prvom zastavení každej lode v prístave členského štátu.

---

[8] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2025/192 z 9. septembra 2024 o postupoch akreditácie overovateľov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES (*Ú. v. EÚ L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj*) a už uvedené delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2917.

[9] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57 – 100, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

Do 31. januára overovacieho obdobia sa má správa FuelEU predložiť overovateľovi a do 31. marca overovacieho obdobia je overovateľ povinný zaznamenať overenú správu FuelEU do databázy FuelEU. Naopak, v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa stanovuje, že v závislosti od pravidiel príslušného riadiaceho orgánu sa overená správa o emisiách musí predložiť príslušným orgánom v období od 28. februára do 31. marca overovacieho obdobia. Je na každom riadiacom orgáne, aby v rámci tohto obdobia rozhodol o presnom dátume predloženia správy.

Závery

– Časové harmonogramy a postupy, ktoré je potrebné dodržiavať na splnenie požiadaviek oboch nariadení, majú podobnú štruktúru, existujú však rozdiely v lehotách a vo formulácii povinností. Mohlo by sa zvážiť ďalšie zosúladenie procesu monitorovania a nahlasovania.

VII. Celkové závery

Z porovnania vyplýva, že hoci nariadenie FuelEU Maritime, nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a smernica o EU ETS sú už v mnohých ohľadoch dobre zosúladené, existuje priestor na zníženie existujúcich nezrovnalostí prostredníctvom nadchádzajúcich revízií týchto aktov, a to s cieľom zjednodušiť ich vykonávanie a znížiť administratívnu záťaž pre prevádzkovateľov, overovateľov a členské štáty.

Najväčšie prínosy by prinieslo zavedenie jednotného systému monitorovania, nahlasovania a overovania, ktorý by slúžil tak nariadeniu FuelEU Maritime, ako aj smernici o EU ETS a ktorým by sa zabezpečilo, aby spoločnosti mohli využívať údaje zozbierané, overené a nahlásené podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy na účely súladu so smernicou o EU ETS a s nariadením FuelEU Maritime.

Takýmto systémom založeným na nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by sa mali i) pokryť všetky požiadavky na monitorovanie podľa smernice o EU ETS a nariadenia FuelEU Maritime; ii) minimalizovať nezrovnalosti a nesúlad medzi týmito požiadavkami; iii) zosúladiť a prípadne zlúčiť dokumenty o nahlasovaní do jedného jedinečného vzoru (t. j. plány monitorovania, správy o emisiách); iv) zaviesť jeden jedinečný rámec overovania a akreditácie a v) zosúladiť pojem regulovaný subjekt podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, nariadenia FuelEU Maritime a smernice o EU ETS.

Okrem systému monitorovania, nahlasovania a overovania by sa v budúcnosti mohla zvážiť aj ďalšia konvergencia medzi nariadením FuelEU Maritime a smernicou o EU ETS v ďalších oblastiach, ako sú geografické výnimky, typy lodí, rozsah pôsobnosti z hľadiska energie a emisií, plavba v podmienkach ľadu a opatrenia na presadzovanie predpisov. Dosiahnutie väčšej konzistentnosti týchto ustanovení by však bolo náročnejšie než zosúladenie systémov monitorovania, nahlasovania a overovania; okrem toho existujú oprávnené dôvody na zachovanie súčasných rozdielov, ktoré vyplynuli z konkrétnych rozhodnutí spoluzákonodarcov.

Všetky zmeny týkajúce sa uvedených otázok by mali byť koordinované a mali by zohľadňovať vplyv zmien v rámci všetkých troch právnych predpisov. Zároveň by sa pri akejkoľvek revízii mala posúdiť realizovateľnosť a ekonomické, environmentálne a sociálne vplyvy ďalšej konvergencie, a to s ohľadom na cieľ zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy, vrátane súvisiacich právne záväzných prísľubov.