EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o medsebojnem vplivanju in približevanju med uredbo FuelEU za pomorstvo in uredbo EU o SPP v pomorstvu

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o medsebojnem vplivanju in približevanju med uredbo FuelEU za pomorstvo in uredbo EU o SPP v pomorstvu

I. Uvod

Evropska unija je sprejela različne zakonodajne akte, ki spodbujajo razogljičenje pomorskega sektorja. Cilj teh aktov je povečati uporabo nizkoogljičnih in trajnostnih goriv in tehnologij na ladjah, ki opravijo postanek v pristaniščih EU. To poročilo je osredotočeno predvsem na dva od teh aktov:

1) Uredbo (EU) 2023/1805[1] Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (v nadaljnjem besedilu: uredba FuelEU za pomorstvo), ki je začela veljati 12. oktobra 2023 in se v celoti uporablja od 1. januarja 2025. V skladu z njo je treba postopoma zmanjšati intenzivnost toplogrednih plinov (TGP) porabljene energije na krovu velikih ladij in od leta 2030 dalje v izbranih evropskih pristaniščih zagotavljati oskrbo z električno energijo z obale;

2) Uredbo (EU) 2015/757[2] Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (v nadaljnjem besedilu: uredba o SPP v pomorstvu), v skladu s katero morajo velike ladje, ki opravijo postanek v pristaniščih Evropskega gospodarskega prostora (EGP), letno spremljati preverjene emisije toplogrednih plinov (TGP) in druge podatke o energijski učinkovitosti ter poročati o njih. Uredba o SPP v pomorstvu je bila leta 2023 po razširitvi sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) na emisije iz pomorskega prometa revidirana[3].

V skladu s členom 30(1) uredbe FuelEU za pomorstvo mora Evropska komisija Parlamentu in Svetu predložiti poročilo, „v katerem preuči medsebojno vplivanje in približevanje“ med navedeno uredbo in uredbo o SPP v pomorstvu.

Komisija je zato opravila prvo primerjalno analizo uredbe FuelEU za pomorstvo in uredbe o SPP v pomorstvu ter z njima povezanih delegiranih in izvedbenih aktov. Upoštevane so bile tudi začetne izkušnje, pridobljene pri dejanskem izvajanju teh aktov.

Ker uredba o SPP v pomorstvu zagotavlja okvir za spremljanje podatkov za pomorske elemente direktive o EU ETS[4], poročanje o njih in njihovo preverjanje, so v tem poročilu obravnavani tudi elementi navedene direktive, kadar je ustrezno.

EU ETS je bil januarja 2024 razširjen na pomorski sektor. Od takrat morajo ladjarske družbe za vsako tono sporočenih emisij CO_2 (ali ekvivalenta CO_2), ki spadajo na področje uporabe EU ETS, kupiti in predati pravice do emisije iz EU ETS.

Med pripravo uredbe FuelEU za pomorstvo in revizije uredbe o SPP v pomorstvu iz leta 2023 ter med pogajanji s Parlamentom in Svetom so potekala prizadevanja za čim večjo uskladitev teh dveh aktov in vzpostavitev okvira, ki reguliranim subjektom, preveriteljem in upravnim organom držav članic omogoča poenostavljeno izpolnjevanje obveznosti.

Uredbi sta medsebojno povezani, saj bi bilo treba v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo vse podatke, sporočene za namene uredbe o SPP v pomorstvu, po potrebi uporabiti za preverjanje skladnosti z uredbo FuelEU za pomorstvo, da bi se omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in pristojne organe.

Vendar uredbi vključujeta različne vidike spremljanja, poročanja in preverjanja, saj so priprava predlogov Komisije za uredbo FuelEU za pomorstvo, revizija uredbe o SPP v pomorstvu in vključitev pomorskega sektorja v EU ETS ter zadevna pogajanja s Parlamentom in Svetom potekali ločeno, čeprav so se delno časovno prekrivali.

Zato je treba te akte dodatno preučiti in analizirati, da bi se:

- opredelile razlike in razhajanja med glavnimi določbami uredb,
- ocenili izzivi, ki izhajajo iz obveznosti hkratnega izpolnjevanja zahtev obeh uredb, in
- predstavili mogoči načini za njuno nadaljnjo uskladitev in izboljšanje skladnosti.

Ugotovitve naj bi omogočile vpogled v morebitne priložnosti za poenostavitev upravnih zahtev v skladu z zavezami glede splošne upravne poenostavitve iz kompasa za konkurenčnost za EU.

Področje uporabe uredb

Pragovi velikosti

Kar zadeva velikost ladij, ki spadajo na področje uporabe analiziranih uredb, se uredba FuelEU za pomorstvo uporablja za ladje z bruto tonažo nad 5 000 ton, ki so namenjene prevozu potnikov ali tovora v komercialne namene. Podobno uredba o SPP v pomorstvu določa, da se uporablja za ladje z bruto tonažo 5 000 in več, od 1. januarja 2025 pa za ladje za prevoz kosovnega tovora z bruto tonažo manj kot 5 000, a ne manj kot 400, in za ladje za delo na morju z bruto tonažo 400 in več, ki spadajo v eno od kategorij iz Priloge I k Uredbi[5].

---

[1] Uredba (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 234, 22.9.2023, str. 48), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

[2] Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Uredba (EU) 2023/957 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da se zagotovi vključitev dejavnosti pomorskega prometa v sistem EU za trgovanje z emisijami ter spremljanje emisij dodatnih toplogrednih plinov in emisij iz dodatnih vrst ladij ter poročanje o njih in njihovo preverjanje (UL L 130, 16.5.2023, str. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

[4] Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

[5] Delegirana uredba Komisije (EU) 2024/3214 z dne 16. oktobra 2024 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta glede pravil za spremljanje emisij toplogrednih plinov z ladij za delo na morju in ničelne stopnje trajnostnih goriv

(UL L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

Geografsko področje uporabe

Poročanje v skladu z uredbo o SPP v pomorstvu zajema porabo goriva in emisije TGP pri vseh mednarodnih plovbah znotraj EU in zunaj EU (plovbe med pristanišči EU in pristanišči zunaj EU) ter pri dejavnostih ladje v pristaniščih EU. Obseg poročanja v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo je enak, vendar se na mednarodnih plovbah zunaj EU upošteva le polovica (50 %) porabe goriva/porabljene energije, da se pravično izrazi delež emisij EU. Enako pravilo se uporablja na podlagi direktive o EU ETS.

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo se plovbe med EU in najbolj oddaljenimi regijami katere koli države članice EU obravnavajo enako kot mednarodne plovbe v države, ki niso članice EGP, in iz njih (zato se upošteva 50 % porabe goriva/porabljene energije). Nasprotno pa se v skladu z uredbo o SPP v pomorstvu take plovbe obravnavajo kot plovbe znotraj EU (zato področje uporabe zajema 100 % emisij). Vendar ladjarskim družbam v skladu z direktivo o EU ETS do decembra 2030 ni treba plačevati za emisije iz plovb med pristaniščem v najbolj oddaljeni regiji države članice in pristaniščem v isti državi članici, vključno s plovbami med pristanišči v najbolj oddaljeni regiji in plovbami med pristanišči v najbolj oddaljenih regijah iste države članice [glej oddelek o izjemah v nadaljevanju].

Emisije, zajete z uredbama

Kar zadeva obračunavanje emisij iz goriv, direktiva o EU ETS in uredba o SPP v pomorstvu zajemata emisije TGP iz izpušne cevi, znane tudi kot naknadne emisije oziroma emisije od rezervoarja do brazde. Primarne emisije (znane tudi kot emisije od vrtine do rezervoarja), povezane s proizvodnjo goriva, so namreč že zajete v okviru drugih sektorjev, vključenih v ETS, in če bi se štele kot del pravic za sektor ladijskega prevoza, bi lahko prišlo do dvojnega izdajanja pravic, trgovanja z njimi in uveljavljanja zahtevkov. Uredba FuelEU za pomorstvo zajema emisije od vrtine do rezervoarja in emisije od rezervoarja do brazde, da se zagotovi upoštevanje celotne emisijske vrednosti različnih virov energije.

Uredba FuelEU za pomorstvo, uredba o SPP v pomorstvu in direktiva o EU ETS temeljijo na trajnostnih merilih, vključno z najnižjimi mejnimi vrednostmi emisij TGP, določenimi v direktivi o energiji iz obnovljivih virov[6], za pretvorbo obnovljivih surovin v goriva, vključno z ustreznim sistemom certificiranja. Uredba FuelEU za pomorstvo nabor upravičenih goriv dodatno omejuje z izključitvijo surovin iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo. Goriva, proizvedena iz teh surovin, se v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo obravnavajo kot fosilna goriva.

Viri energije

Uporaba nekaterih virov energije, ki niso goriva, na ladjah – kot sta električna energija z obale in vetrna energija, ki ju ni mogoče spremljati med plovbami, vendar prispevata k rabi energije ladje in s tem k njenim ciljem razogljičenja – je zajeta v uredbo FuelEU za pomorstvo, v uredbo o SPP v pomorstvu pa ne. Za električno energijo z obale in vetrno energijo je zato treba za namene uredbe FuelEU za pomorstvo opraviti dodatno spremljanje ali izračune.

Izjeme

Kar zadeva področje uporabe, uredba FuelEU za pomorstvo in direktiva o EU ETS dopuščata različne izjeme.

Tako uredba FuelEU za pomorstvo kot direktiva o EU ETS državam članicam omogočata, da izvzamejo plovbe potniških ladij na otoke z manj kot 200 000 stalnimi prebivalci. Obstajajo pa tudi razlike. V okviru ETS se izjeme lahko uporabljajo za plovbe med pristaniščem na otoku pod jurisdikcijo države članice prosilke, ki nima cestne ali železniške povezave s celino in ima manj kot 200 000 stalnih prebivalcev, ter pristaniščem pod jurisdikcijo iste države članice. V okviru uredbe FuelEU za pomorstvo se izjeme lahko uporabljajo za plovbe potniških ladij, ki niso potniške ladje za križarjenje, med pristaniščem postanka pod jurisdikcijo države članice in pristaniščem postanka, ki je pod jurisdikcijo iste države članice in je na otoku z manj kot 200 000 stalnimi prebivalci. Te izjeme se uporabljajo tudi za dejavnosti zadevnih ladij v pristanišču, ki so povezane z izvzetimi plovbami.

Na podlagi uredbe FuelEU za pomorstvo in direktive o EU ETS lahko države članice za nekatere plovbe izvzamejo potniške ladje, v primeru direktive o EU ETS pa tudi ro-ro potniške ladje, ki opravljajo čezmejne plovbe v okviru obveznosti javne službe ali pogodb o izvajanju javne službe.

Države članice lahko iz uporabe uredbe FuelEU za pomorstvo izvzamejo tudi potniške ladje, ki opravljajo storitve pomorskega prevoza v okviru obveznosti javne službe ali pogodb o izvajanju javne službe na poteh med svojimi pristanišči na celini in pristanišči, ki so na otoku ali v mestih Ceuta in Melilla. Direktiva o EU ETS takih izjem ne določa.

Nazadnje, države članice lahko na podlagi uredbe FuelEU za pomorstvo določijo izjeme za plovbe med pristanišči v najbolj oddaljenih regijah. Na podlagi direktive o EU ETS velja do konca leta 2030 samodejno (tj. brez potrebe po uradnem obvestilu) začasno odstopanje za plovbe med pristaniščem v najbolj oddaljeni regiji države članice in pristaniščem v isti državi članici, vključno s pristanišči v isti najbolj oddaljeni regiji in drugi najbolj oddaljeni regiji iste države članice.

Uredba FuelEU za pomorstvo in direktiva o EU ETS za vse navedene izjeme določata različne datume prenehanja. V skladu s prvo se lahko uporabljajo do 31. decembra 2029, v skladu z drugo pa do 31. decembra 2030.

Določbe o kategorijah ladje za plovbo v ledu in plovbi v ledu

Uredba FuelEU za pomorstvo, uredba o SPP v pomorstvu in direktiva o EU ETS vsebujejo določbe o kategoriji ladje za plovbo v ledu in plovbo v ledu, vendar v različnih oblikah. Uredba FuelEU za pomorstvo družbam omogoča, da zaprosijo za izključitev dodatne energije, porabljene iz naslova kategorije ladje za plovbo v ledu, in dodatne energije, porabljene zaradi plovbe v ledu, iz izračuna stanja skladnosti, da bi se znižali dodatni stroški za ladje, kategorizirane za plovbo v ledu. V skladu z direktivo o EU ETS lahko ladjarske družbe do 31. decembra 2030 predajo 5 % manj pravic od skupnih preverjenih emisij iz svojih ladij, kategoriziranih za plovbo v ledu.

Sosednja pristanišča za pretovarjanje zabojnikov

[6] Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

Da bi se zmanjšala tveganja postankov v pristaniščih z namenom izogibanja in premestitve dejavnosti pretovarjanja, mora Komisija v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo in direktivo o EU ETS določiti in posodabljati seznam „sosednjih pristanišč za pretovarjanje zabojnikov“. Postanki v teh pristaniščih so izključeni iz opredelitve pojma „pristanišče postanka“ za namene SPP. Merila za opredelitev teh pristanišč v uredbi FuelEU za pomorstvo in direktivi o EU ETS so enaka. Vendar časovni okviri za posodabljanje seznamov niso usklajeni. Zato bi lahko razlike v podatkih povzročile razlike med uporabljenimi seznami.

Sklepi

- Večina razlik v področju uporabe uredb je utemeljena z odločitvami Evropskega parlamenta in Sveta. Vse prilagoditve področja uporabe, na primer glede vrste ladij, bi bilo treba dodatno preučiti ob upoštevanju koristi nadaljnje skladnosti med zgoraj opisanimi pravili.
- Preučila bi se lahko možnost večjega približevanja glede upravičenosti, določanja emisij in intenzivnosti TGP, ki se uporabljajo na krovu, v skladu z zgoraj opisanimi pravili.
- Zaradi lažjega izvajanja bi se lahko preučila dodatna uskladitev določb o izjemah, ki se uporabljajo na podlagi uredbe FuelEU za pomorstvo in direktive o EU ETS. Vendar bi bilo treba pri tem upoštevati, da so te razlike posledica posebnih odločitev sozakonodajalcev.
- Časovni okviri za spremembo seznama sosednjih pristanišč za pretovarjanje zabojnikov bi se lahko uskladili, da bi se poenostavilo izvajanje.

II. Odgovorni subjekti

Uredba FuelEU za pomorstvo, direktiva o EU ETS in uredba o SPP v pomorstvu opredeljujejo subjekte, odgovorne za njihovo izvajanje. Te opredelitve so podobne, niso pa enake, zato bi se lahko zgodilo, da bi se ladjarska družba odločila, da bo za direktivo o EU ETS in uredbo o SPP v pomorstvu imela drug odgovorni subjekt kot za uredbo FuelEU za pomorstvo.

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo mora biti odgovorni subjekt vselej družba v skladu s Kodeksom ISM, tj. pravna oseba, ki upravlja ladjo v skladu z Mednarodnim kodeksom za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja (Kodeks ISM). Glede na pogodbene in operativne ureditve bi morala biti družba v skladu s Kodeksom ISM bodisi lastnik ladje bodisi katera koli organizacija ali oseba, ki ni lastnik ladje in ki je privolila v prevzem vseh dolžnosti in odgovornosti, ki jih določa Kodeks ISM. Kadar je lastnik ladje odgovoren za skladnost svoje ladje s Kodeksom ISM, je hkrati družba v skladu s Kodeksom ISM in subjekt, odgovoren za skladnost z uredbo FuelEU za pomorstvo. Kadar lastnik ladje odgovornosti za skladnost s Kodeksom ISM prenese na katero koli drugo organizacijo ali osebo (ki je privolila v prevzem teh odgovornosti), ta organizacija ali oseba postane družba v skladu s Kodeksom ISM in subjekt, odgovoren za skladnost z uredbo FuelEU za pomorstvo.

V skladu z uredbo o SPP v pomorstvu mora biti za skladnost z direktivo o EU ETS in uredbo o SPP v pomorstvu odgovoren isti subjekt. V skladu z direktivo o EU ETS in uredbo o SPP v pomorstvu je lahko subjekt, odgovoren za skladnost glede emisij določene ladje, bodisi lastnik ladje (tj. registrirani lastnik) bodisi družba v skladu s Kodeksom ISM. Če družba v skladu s Kodeksom ISM ni lastnik ladje, se morata registrirani lastnik in navedena družba pogodbeno dogovoriti, kateri subjekt bo prevzel odgovornost za izpolnjevanje obveznosti iz direktive o EU ETS in uredbe o SPP v pomorstvu. Če registrirani lastnik in družba v skladu s Kodeksom ISM ne sprejmeta izrecne odločitve, se šteje, da je za izpolnjevanje obveznosti iz direktive o EU ETS in uredbe o SPP v pomorstvu odgovoren registrirani lastnik.

Pristojni organi

„Država upravljavka“ v zvezi z družbo, ki je odgovorna za izvrševanje FuelEU, kakor je opredeljena v uredbi FuelEU za pomorstvo, se določi z uporabo istih pravil, kot se uporabljajo za določitev „odgovornega upravnega organa“ za ladjarsko družbo za namene direktive o EU ETS. Ker pa obstaja možnost, da v nekaterih primerih družba, odgovorna za ladjo, ni ista za uredbo FuelEU za pomorstvo na eni strani ter uredbo o SPP v pomorstvu in direktivo o EU ETS na drugi strani (glej zgoraj), lahko isto ladjo upravljata različni državi članici, ena za uredbo FuelEU za pomorstvo, druga pa za direktivo o EU ETS in uredbo o SPP v pomorstvu.

V eni državi članici se lahko imenujejo različni organi za upravljanje uredbe FuelEU za pomorstvo na eni strani ter uredbe o SPP v pomorstvu in direktive o EU ETS na drugi strani, vendar država članica odloči, ali bi bilo najbolje to odgovornost dodeliti enemu organu.

Sklepi

- Odgovorne subjekte v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo, direktivo o EU ETS in uredbo o SPP v pomorstvu bi bilo treba dodatno preučiti, da bi ugotovili, ali bi uskladitev razlage in opredelitve reguliranega subjekta prinesla dodatno poenostavitev in za koga. V okviru tega bi bilo treba upoštevati, da se direktiva o EU ETS osredotoča na izpolnjevanje obveznosti na ravni družbe, uredba FuelEU za pomorstvo pa določa obveznosti glede ladij.

III. Spremljanje, evidentiranje in poročanje

Načrti za spremljanje

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo in uredbo o SPP v pomorstvu morajo družbe preveritelju za vsako svojo ladjo predložiti načrt za spremljanje, v katerem so navedene informacije, potrebne za izpolnitev zahtev glede poročanja. Zaradi različnih zahtev morajo upravljavci predložiti ločena načrta za spremljanje, enega v skladu z uredbo o SPP v pomorstvu in drugega v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo. Načrta imata podobno strukturo in ju je mogoče izdelati v informacijskem sistemu THETIS MRV. Po predložitvi teh načrtov za spremljanje zanju potekata ločena delovna postopka.

V praksi sistem THETIS MRV deluje kot enotna vstopna točka za ladjarske družbe, ki omogoča predložitev dopolnilnih podatkov za namene uredbe o SPP v pomorstvu oziroma direktive o EU ETS in uredbe FuelEU za pomorstvo. Vsi podatki, ki se spremljajo in evidentirajo na podlagi uredbe o SPP v pomorstvu, se uporabijo za izračune na podlagi uredbe FuelEU za pomorstvo, kar mora potrditi preveritelj na podlagi uredbe FuelEU za pomorstvo, če ni isti kot preveritelj na podlagi uredbe o SPP v pomorstvu. Isti podatki o SPP v pomorstvu se lahko uporabijo tudi za združevanje podatkov, pomembnih za poročila na ravni družbe na podlagi direktive o EU ETS.

Poročanje po posameznih plovbah

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo in uredbo o SPP v pomorstvu se podatki načeloma spremljajo po posameznih plovbah. Vendar v skladu z uredbo o SPP v pomorstvu poročanje po posameznih plovbah ni obvezno in družbe lahko zahtevane podatke sporočajo združene na letni ravni. V praksi pa sistem THETIS MRV omogoča, da se podatki evidentirajo in sporočajo po posameznih plovbah kot prostovoljna možnost v okviru uredbe o SPP v pomorstvu.

Odstopanja od spremljanja po posameznih plovbah

Uredba o SPP v pomorstvu družbam z odstopanjem omogoča, da porabo goriva in emisije TGP za nekatere ladje spremljajo samo na letni ravni. Odstopanje se uporablja za ladje, ki opravljajo samo plovbe znotraj EU in vsako leto opravijo več kot 300 plovb. Takih odstopanj v uredbi FuelEU za pomorstvo ni.

Razporeditev porabe goriva/energije glede na geografsko področje uporabe

Uredba FuelEU za pomorstvo omogoča prosto dodelitev/prerazporeditev goriva, porabljenega v celotnem poročevalnem obdobju, na del prepotovane razdalje znotraj EU ali zunaj EU, ne glede na to, ali se je gorivo/energija dejansko porabila na tej konkretni plovbi. V skladu z uredbo o SPP v pomorstvu in direktivo o EU ETS je treba zadevno vrsto goriva sporočiti za točno tisto vrsto plovbe, med katero je bilo gorivo porabljeno. To vpliva na razporeditev goriv z najnižjo intenzivnostjo TGP (in ničelno stopnjo za namene direktive o EU ETS).

Sklepi

- Informacijske rešitve, uporabljene v sistemu THETIS MRV, zmanjšujejo breme, ki izhaja iz predložitve dveh ločenih načrtov za spremljanje. Preučila pa bi se lahko izvedljivost združitve teh načrtov za spremljanje in preverilo, ali bi se lahko poročanje s tem dodatno poenostavilo.
- Obstajajo razlike glede zahtev za poročanje o energiji, porabljeni v pristaniščih in med plovbami. Poleg tega uredba FuelEU za pomorstvo v nasprotju z uredbo o SPP v pomorstvu ne vključuje odstopanj, ki bi nekaterim ladjam omogočala, da porabo goriva in emisije spremljajo letno namesto za vsako posamezno plovbo. Preučila bi se lahko možnost dodatne uskladitve teh elementov.

IV. Preverjanje

Sistem preverjanja, ki se uporablja na podlagi uredbe FuelEU za pomorstvo, temelji predvsem na sistemu, vzpostavljenem z uredbo o SPP v pomorstvu, vendar obstajajo nekatere razlike, ki so analizirane v nadaljevanju.

Splošne obveznosti in načela za preveritelje in postopke preverjanja

Obveznosti in načela za preveritelje in postopke preverjanja, kot so določeni v izvedbenih in delegiranih aktih, sprejetih na podlagi uredbe FuelEU za pomorstvo in uredbe o SPP v pomorstvu, so pretežno usklajeni[7]. Drugače od uredbe o SPP v pomorstvu pa uredba FuelEU za pomorstvo določa, da mora v primeru spremembe preveritelja novi preveritelj ponovno oceniti načrte za spremljanje.

Akreditacija

Podrobna pravila za akreditacijo preveriteljev na podlagi uredbe o SPP v pomorstvu in uredbe FuelEU za pomorstvo so določena v delegiranih aktih[8]. Določbe teh aktov so enake ali zelo podobne.

Sklepi

- Pravila za preverjanje in akreditacijo preveriteljev so določena tako v uredbi FuelEU za pomorstvo kot v uredbi o SPP v pomorstvu ter podrobneje določena v ločenih delegiranih in izvedbenih aktih. Razlike med pravili so minimalne ter so večinoma posledica različnih delovnih postopkov in vlog preveriteljev na podlagi različnih aktov.

V. Izvrševanje

Odredba o izgonu/zadržanje

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo in uredbo o SPP v pomorstvu lahko države članice izdajo odredbo o izgonu, če ladja ne izpolni svojih obveznosti v dveh ali več zaporednih poročevalnih obdobjih. Vendar država zastave ladjam, ki plujejo pod njeno zastavo, ne sme zavrniti vstopa v pristanišče.

Obveznost hranjenja veljavnega dokumenta o skladnosti

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo morajo ladje, ki v poročevalnem obdobju niso opravile nobene plovbe v okviru področja uporabe uredbe, v obdobju preverjanja vseeno na krovu imeti veljaven dokument o skladnosti FuelEU (dokument za posamezno ladjo, ki ga družbi izda preveritelj in ki potrjuje, da je ta ladja v določenem poročevalnem obdobju izpolnjevala zahteve iz uredbe FuelEU za pomorstvo). Uredba o SPP v pomorstvu določa obveznost hranjenja veljavne listine o skladnosti samo za ladje, ki so v poročevalnem obdobju izvajale plovbe v okviru področja uporabe uredbe. Navedena uredba za nedejavne ladje (tj. ladje, ki ne izvajajo dejavnosti v okviru področja uporabe uredbe o SPP v pomorstvu) ne prepoveduje predložitve preverjenega poročila o emisijah z ničelnimi emisijami za pridobitev veljavne listine o skladnosti.

Obveznost države zastave

[7] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/2027 z dne 26. julija 2024 o dejavnostih preverjanja v skladu z Uredbo (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj) ter Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/2917 z dne 20. oktobra 2023 o dejavnostih preverjanja, akreditaciji preveriteljev in odobritvi načrtov za spremljanje s strani upravnih organov v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter razveljavitvi Delegirane uredbe Komisije (EU) 2016/2072 (UL L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj).

[8] Delegirana uredba Komisije (EU) 2025/192 z dne 9. septembra 2024 o postopkih za akreditacijo preveriteljev v skladu z Uredbo (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta, (UL L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj) in Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/2917, kakor je navedena zgoraj.

Uredba o SPP v pomorstvu določa, da mora vsaka država članica sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da ladje, ki plujejo pod njeno zastavo, izpolnjujejo zahteve glede spremljanja in poročanja. Nasprotno pa državam članicam v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo ni treba opravljati pregledov ladij, ki plujejo pod njihovimi zastavami.

Izdaja dokumenta o skladnosti FuelEU

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo in uredbo o SPP v pomorstvu je za izdajo dokumenta oziroma listine o skladnosti načeloma odgovoren preveritelj. Vendar mora v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo dokument izdati pristojni organ države upravljavke, če je treba plačati globo FuelEU. Poleg tega uredba FuelEU za pomorstvo omogoča, da pristojni organ odvzame predhodno izdane dokumente o skladnosti, kadar se v sporočenih podatkih odkrijejo napačne navedbe ali neskladnosti, uredba o SPP v pomorstvu pa tega ne omogoča.

Inšpekcijski pregledi

Tako uredba FuelEU za pomorstvo kot uredba o SPP v pomorstvu določata, da morajo organi pomorske inšpekcije države pristanišča pri inšpekcijskih pregledih (ki jih izvajajo v skladu z Direktivo 2009/16/ES[9]) preveriti tudi dokument oziroma listino o skladnosti.

Sankcije

V skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo in uredbo o SPP v pomorstvu morajo države članice določiti ločen sklop pravil o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve uredb.

Sklepi

- Pravila o izvrševanju iz uredbe FuelEU za pomorstvo in uredbe o SPP v pomorstvu so osredotočena na ladjo in vključujejo veliko enakih ali podobnih določb, vendar obstajajo razlike. Preučila bi se lahko vzpostavitev skupne ureditve izvrševanja, da bi se racionalizirale nekatere dejavnosti in zmanjšalo breme za organe držav članic.

VI. Časovni razpored obveznosti glede skladnosti

Primerjava obveznosti glede skladnosti iz uredbe o SPP v pomorstvu in uredbe FuelEU za pomorstvo kaže, da sta uredbi glede časovnega razporeda usklajeni.

Če bo v prihodnosti sprejeta odločitev, da se za obe uredbi uporablja en sam celovit načrt za spremljanje, bo treba časovni razpored v nekaterih točkah uskladiti. Na primer zdaj morajo ladje, ki prvi postanek v pristanišču države članice opravijo po 31. avgustu 2024, v skladu z uredbo FuelEU za pomorstvo načrt za spremljanje predložiti najpozneje v dveh mesecih po svojem prvem postanku, v skladu z uredbo o SPP v pomorstvu pa najpozneje v treh mesecih.

Poročilo FuelEU je treba predložiti preveritelju do 31. januarja v obdobju preverjanja, preveritelj pa mora do 31. marca v obdobju preverjanja preverjeno poročilo FuelEU evidentirati v podatkovni zbirki FuelEU. V skladu z uredbo o SPP v pomorstvu pa je treba preverjeno poročilo o emisijah ustreznim organom predložiti med 28. februarjem in 31. marcem v obdobju preverjanja, odvisno od pravil odgovornega upravnega organa. Vsak upravni organ določi točni datum v navedenem obdobju, na katerega se predloži poročilo.

Sklepi

- Časovni okviri in postopki, ki jih je treba upoštevati za izpolnitev zahtev iz obeh uredb, imajo podobno strukturo, vendar obstajajo razlike v datumih in obliki obveznosti. Preučila bi se lahko dodatna uskladitev postopka spremljanja in poročanja.

VII. Splošni sklepi

Primerjava kaže, da so uredba FuelEU za pomorstvo, uredba o SPP v pomorstvu in direktiva o EU ETS v številnih pogledih že dobro usklajene, vendar se lahko obstoječe razlike s prihodnjimi revizijami aktov še zmanjšajo, da bi se poenostavilo izvajanje in zmanjšalo upravno breme za upravljavce, preveritelje in države članice.

Največje koristi bi prinesla vzpostavitev enotnega sistema spremljanja, poročanja in preverjanja, ki bi se uporabljal za uredbo FuelEU za pomorstvo in direktivo o EU ETS ter zagotavljal, da lahko družbe podatke, zbrane, preverjene in sporočene na podlagi uredbe o SPP v pomorstvu, uporabijo za izpolnjevanje zahtev iz direktive o EU ETS in uredbe FuelEU za pomorstvo.

Tak sistem, ki bi temeljil na uredbi o SPP v pomorstvu, bi moral (i) zajemati vse zahteve glede spremljanja iz direktive o EU ETS in uredbe FuelEU za pomorstvo, (ii) čim bolj zmanjšati razlike in neusklajenost med zahtevami, (iii) uskladiti in po možnosti združiti dokumente za poročanje v eno samo predlogo (tj. načrte za spremljanje in poročila o emisijah), (iv) vzpostaviti enoten okvir za preverjanje in akreditacijo ter (v) uskladiti pojem reguliranega subjekta v uredbi o SPP v pomorstvu, uredbi FuelEU za pomorstvo in direktivi o EU ETS.

Poleg sistema spremljanja, poročanja in preverjanja bi se lahko v prihodnosti preučilo tudi dodatno približevanje uredbe FuelEU za pomorstvo in direktive o EU ETS na drugih področjih, kot so geografske izjeme, vrste ladij, pokritost energije in emisij, plovba v ledu ter izvršilni ukrepi. Vendar bi bilo večjo skladnost teh določb težje doseči kot usklajenost sistemov spremljanja, poročanja in preverjanja; poleg tega obstajajo utemeljeni razlogi za ohranitev obstoječih razlik, ki temeljijo na posebnih odločitvah sozakonodajalcev.

Vse spremembe v zvezi z zgoraj navedenimi vprašanji bi morale biti usklajene in upoštevati bi bilo treba učinek sprememb v vseh treh zakonodajnih aktih. Poleg tega bi bilo treba pri morebitni reviziji preučiti izvedljivost ter gospodarske, okoljske in socialne učinke dodatnega približevanja ob upoštevanju cilja ohranjanja okoljske celovitosti in učinkovitosti podnebnih ukrepov Unije, vključno z njenimi pravno zavezujočimi zavezami.

[9] Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).