

**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****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Námorná doprava predstavuje z hľadiska objemu približne 75 % zahraničného obchodu Únie a 31 % obchodu v rámci nej. V prístavoch členských štátov sa ročne nalodí alebo vyloží 400 miliónov cestujúcich, z toho približne 14 miliónov na osobných výletných lodiach. Námorná doprava je preto základným prvkom dopravného systému Únie a v rámci jej hospodárstva zohráva kľúčovú úlohu. Na trhu námornej dopravy v Únii a mimo nej prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky. Stabilita a prosperita trhu námornej dopravy a jeho hospodárskych subjektov sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom námornej dopravy, prístavom a iným aktérom v tomto odvetví vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých príležitostí. V prípade narušenia trhu hrozí riziko znevýhodnenia prevádzkovateľov námornej dopravy alebo prístavov v porovnaní s ich konkurentmi v odvetví námornej dopravy alebo v iných odvetviach dopravy. Takéto znevýhodnenie môže následne viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia námornej dopravy, menšiemu počtu pracovných miest a strate prepojenosti pre občanov a podniky.
- (2) Podľa Správy o modrom hospodárstve EÚ za rok 2022 vytvorilo modré hospodárstvo EÚ v roku 2014 celkovo približne 5,7 milióna pracovných miest, z čoho 3,2 milióna bolo vytvorených priamo v etablovaných odvetviach a ďalších 2,5 milióna pracovných miest vzniklo prostredníctvom príslušných dodávateľských reťazcov. V uvedenej správe sa takisto uvádza, že samotné námorné prístavy Únie vytvorili v roku 2014 približne 2,5 milióna pracovných miest (priamych aj nepriamych). Z tohto počtu pracovných miest sa v sektorových štatistikách zachytilo len približne 0,5 milióna, pretože námorné prístavy vytvárajú pracovné miesta a hospodárske prínosy v iných odvetviach, ako je logistika a služby námornej lodnej dopravy. Sedem etablovaných odvetví modrého hospodárstva EÚ vygenerovalo v roku 2019 hrubú pridanú hodnotu vo výške 183,9 miliardy EUR <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 145.

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 11. júla 2023 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 25. júla 2023.

<sup>(3)</sup> Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre námorné záležitosti a rybárstvo, Spoločné výskumné centrum, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J. a kol.: The EU Blue economy report 2022 (Správa o modrom hospodárstve EÚ za rok 2022), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2022, <https://op.europa.eu/sk/publication-detail/-/publication/156eecbd-d7eb-11ec-a95f-01aa75ed71a1>.

- (3) Podľa pracovného dokumentu útvarov Komisie, ktorý je sprievodným dokumentom k oznámeniu Komisie z 9. decembra 2020 s názvom „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“, má námorná doprava v porovnaní s inými druhmi dopravy trvalo najlepšie výsledky v oblasti uhlíkovej efektívnosti na tonu/km. Zároveň lodná doprava do prístavov alebo z prístavov v Európskom hospodárskom priestore predstavuje približne 11 % všetkých emisií oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) v Únii z dopravy a 3 až 4 % celkových emisií CO<sub>2</sub> v Únii. Očakáva sa, že ak sa neprijmú žiadne opatrenia, emisie CO<sub>2</sub> z námornej dopravy sa budú zvyšovať. Všetky odvetvia hospodárstva Únie musia prispieť k rýchlemu zníženiu emisií skleníkových plynov na nulové čisté emisie skleníkových plynov najneskôr do roku 2050, ako je stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 <sup>(4)</sup>. Je preto nevyhnutné, aby Únia vytýčila vhodný plán pre rýchlu ekologickú transformáciu odvetvia námornej dopravy, ktorý by tiež prispel k tomu, aby si udržala a ďalej rozvíjala celosvetové vedúce postavenie v súvislosti s ekologickými technológiami, službami a riešeniami, a k ďalšiemu podnecovaniu tvorby pracovných miest v súvisiacich hodnotových reťazcoch pri súčasnom zachovaní konkurencieschopnosti.
- (4) S cieľom posilniť záväzok Únie v oblasti klímy podľa Parížskej dohody <sup>(5)</sup> prijatej na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (ďalej len „Parížska dohoda“) sa nariadenie (EÚ) 2021/1119 zameriava na zníženie emisií skleníkových plynov (emisie po odpočítaní odstránených emisií) do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a nasmerúva Úniu na cestu k dosiahnutiu klimatickej neutrality najneskôr do roku 2050. Okrem toho sú potrebné rôzne doplnkové politické nástroje na podporovanie a urýchlenie využívania udržateľne vyrábaných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, a to aj v odvetví námornej dopravy, pri súčasnom rešpektovaní zásady technologickej neutrality. Vývoj potrebných technológií a ich zavádzanie musia byť rozbehnuté do roku 2030 s cieľom pripraviť sa na oveľa rýchlejšiu zmenu, ktorá bude nasledovať potom. Takisto je nevyhnutné podporovať inovácie a napomáhať výskum nových a budúcich inovácií, ako sú nové alternatívne palivá, ekodizajn, biologické materiály, veterný pohon a vetrom asistovaný pohon.
- (5) V súvislosti s prechodom na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá a náhradné zdroje energie je nevyhnutné zabezpečiť riadne fungovanie trhu námornej dopravy Únie a spravodlivú hospodársku súťaž na tomto trhu v oblasti lodných palív, ktoré predstavujú podstatnú časť nákladov spoločností a prevádzkovateľov. Politické opatrenia by preto mali byť nákladovo efektívne. Rozdiely v požiadavkách na palivá v jednotlivých členských štátoch môžu významne ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lodí a negatívne ovplyvniť hospodársku súťaž na trhu. Vzhľadom na medzinárodnú povahu lodnej dopravy môžu prevádzkovatelia lodí ľahko tankovať v tretích krajinách a prepravovať veľké množstvo paliva, čo by tiež mohlo prispieť k riziku straty konkurencieschopnosti prístavov Únie v porovnaní s prístavmi mimo Únie. Táto situácia by mohla viesť k úniku uhlíka a k škodlivým účinkom na konkurencieschopnosť odvetvia v prípade, že dostupnosť palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námorných prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu nie je sprevádzaná požiadavkami na ich používanie, ktoré sa vzťahujú na všetky lode prichádzajúce do prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov a odchádzajúce z nich. V tomto nariadení by sa preto mali stanoviť opatrenia na zabezpečenie toho, aby prienik palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív na trh s lodnými palivami prebiehal na trhu námornej dopravy Únie za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže.
- (6) Odvetvie námornej dopravy je predmetom silnej medzinárodnej konkurencie. Veľké rozdiely v regulačnom zaťažení medzi vlajkovými štátmi často viedli k neželaným praktikám, ako je zmena vlajky lodí. Z charakteru tohto odvetvia, ktoré je vo svojej podstate globálne, vychádza na povrch význam vlajkovo neutrálneho prístupu a priaznivého regulačného prostredia, ktoré by pomohlo prilákať nové investície a zabezpečiť konkurencieschopnosť prístavov Únie, vlastníkov a prevádzkovateľov lodí.

<sup>(4)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (7) Ak má mať toto nariadenie účinok na všetky činnosti v odvetví námornej dopravy, malo by sa vzťahovať na polovicu energie využitej na palube lode vykonávajúcej plavbu, ktorá prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu mimo právomoci členského štátu, na polovicu energie využitej na palube lode, ktorá pri plavbe odchádza z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu a prichádza do prístavu mimo právomoci členského štátu, na všetku energiu využitú na palube lode, ktorá pri plavbe prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu, a na energiu využitú v prístave podliehajúcom právomoci členského štátu. Takýmto rámcom uplatňovania by sa zabezpečila účinnosť tohto nariadenia a zvýšil by sa pozitívny vplyv takéhoto rámca na životné prostredie. Tento rámec by mal obmedzovať riziko tzv. evazívnych (vyhýbacích) zastavení v prístave alebo riziko presunutia alebo presmerovania činností mimo Únie. S cieľom zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy a zabrániť narušeniu vnútorného trhu by ucelené pravidlá stanovené v tomto nariadení mali zabezpečiť rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov námornej dopravy a pre prístavy, pokiaľ ide o všetky plavby do prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov alebo z takýchto prístavov, ako aj o pobyt lodí v týchto prístavoch.
- (8) Je nevyhnutné, aby Komisia a príslušné orgány členských štátov neustále zabezpečovali, že ich administratívne postupy budú odrážať najlepšie postupy, a aby prijímali opatrenia s cieľom zabezpečiť konzistentnosť, zabrániť duplicitě v sektorových právnych predpisoch a zjednodušiť presadzovanie tohto nariadenia, čím sa minimalizuje administratívna záťaž pre vlastníkov lodí, prevádzkovateľov lodí, prístavy a overovateľov.
- (9) Toto nariadenie by malo byť v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 <sup>(6)</sup>, smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 <sup>(7)</sup>, smernicou Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 <sup>(8)</sup>, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 <sup>(9)</sup> a smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES <sup>(10)</sup>, pokiaľ ide o podporu energie z obnoviteľných zdrojov, a ktorou sa zrušuje smernica Rady (EÚ) 2015/652 <sup>(11)</sup>, a smernicou Rady o reštrukturalizácii rámca Únie pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (prepracované znenie) s cieľom zabezpečiť potrebný stupeň právnej a investičnej istoty. Takýto súlad by zaručil súdržný legislatívny rámec pre odvetvie námornej dopravy, ktorý bude prispievať k výraznému zvýšeniu výroby udržateľných alternatívnych palív, zabezpečí zavádzanie potrebnej infraštruktúry a bude stimulovať využívanie týchto palív v neustále rastúcom počte lodí.
- (10) Mali by sa uskutočniť konzultácie medzi riadiacim orgánom prístavu a používateľmi prístavu a inými príslušnými zainteresovanými stranami, ako sa stanovujú v článku 15 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 <sup>(12)</sup>, s cieľom koordinovať dostupnosť prístavných služieb, pokiaľ ide o zásobovanie alternatívnymi palivami, ktoré sa predpokladá a zabezpečí v prístavoch, ako aj o očakávaný dopyt od lodí, ktoré zastavujú v týchto prístavoch.

<sup>(6)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Pozri stranu 1 tohto úradného vestníka).

<sup>(7)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134).

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1).

<sup>(10)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/12/ES (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58).

<sup>(11)</sup> Smernica Rady (EÚ) 2015/652 z 20. apríla 2015, ktorou sa stanovujú metodiky výpočtu a požiadavky na predkladanie správ podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív (Ú. v. EÚ L 107, 25.4.2015, s. 26).

<sup>(12)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1).

- (11) Pravidlá stanovené v tomto nariadení by sa mali uplatňovať nediskriminačným spôsobom na lode bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia. V záujme súladu s pravidlami Únie a medzinárodnými pravidlami v oblasti námornej dopravy a v snahe obmedziť administratívne zaťaženie by sa toto nariadenie malo uplatňovať na lode s hrubou priestornosťou (ďalej len „GT“) nad 5 000 ton, ale nemalo by sa uplatňovať na vojnové lode, pomocné námorné plavidlá, rybárske lode ani lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, ani na štátne lode používané na nekomerčné účely. Hoci lode s GT nad 5 000 ton predstavujú približne len 55 % všetkých lodí, ktoré zastavujú v prístavoch podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757<sup>(13)</sup>, sú zodpovedné za približne 90 % emisií CO<sub>2</sub> z odvetvia námornej dopravy. Komisia by mala pravidelne prehodnocovať situáciu a prípadne rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia na lode s GT pod 5 000 ton.
- (12) Členské štáty, ktoré nemajú na svojom území žiadne námorné prístavy a žiadneho akreditovaného overovateľa, pod ktorých vlajkou sa neplavia žiadne lode patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a ktoré nie sú riadiacim štátom v zmysle tohto nariadenia, nemusia prijať v súvislosti s príslušnými požiadavkami podľa tohto nariadenia žiadne opatrenia, pokiaľ stále platia uvedené okolnosti.
- (13) Vzhľadom na zvýšené náklady pre lode, ktoré spĺňajú požiadavky tohto nariadenia, zvyšuje absencia globálneho opatrenia riziko obchádzania. Tzv. evazívne (vyhýbacie) zastavenia v prístavoch mimo Únie a premiestnenie činností prekládky do prístavov mimo Únie nielenže znižujú environmentálne prínosy internalizácie nákladov na emisie z činností námornej dopravy, ale môžu viesť aj k ďalším emisiám v dôsledku dodatočnej vzdialenosti, ktorú loď prekoná s cieľom vyhnúť sa uplatňovaniu tohto nariadenia. Je preto vhodné vylúčiť z vymedzenia pojmu „prístav zastavenia“ určité zastávky v prístavoch mimo Únie. Toto vylúčenie by sa malo zamerať na prístavy v blízkosti Únie, ktoré sú najviac rizikové z hľadiska vyhýbania sa ustanoveniam. Hranica 300 námorných míľ od prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu predstavuje primeranú reakciu na vyhýbavé správanie, pričom vyvažuje dodatočné zaťaženie a riziko vyhýbania sa ustanoveniam. Okrem toho by sa vylúčenie z vymedzenia pojmu prístav zastavenia malo týkať len zastávok kontajnerových lodí v určitých prístavoch mimo Únie, kde prekládka kontajnerov predstavuje väčšinu kontajnerovej dopravy. Pri absencii zmierňujúcich opatrení spočíva v takejto preprave riziko vyhýbania sa ustanoveniam aj v presune prístavných uzlov do prístavov mimo Únie, čo by ešte zhoršilo dosah takéhoto evazívneho správania. S cieľom zabezpečiť pre toto globálne opatrenie proporcionality a rovnaké zaobchádzanie by sa mali vziať do úvahy opatrenia v tretích krajinách, ktoré majú rovnocenný účinok ako toto nariadenie.
- (14) S cieľom zohľadniť osobitnú situáciu ostrovných regiónov, ako sa zdôrazňuje v článku 174 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), a potrebu zachovať prepojenie medzi ostrovmi a okrajovými regiónmi Únie a centrálnymi regiónmi Únie by sa mali povoliť dočasné výnimky pre plavby, ktoré vykonávajú iné osobné lode ako osobné výletné lode medzi prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci toho istého členského štátu nachádzajúcim sa na ostrove, kde býva menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom.
- (15) Vzhľadom na osobitné charakteristiky a obmedzenia najvzdialenejších regiónov Únie, najmä vzhľadom na ich odľahlosť a ostrovný charakter by sa mala venovať osobitná pozornosť zachovaniu ich prístupnosti a účinného prepojenia námornou dopravou. Preto by sa do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia mala pre lode, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, zaradiť iba polovica energie využitej pri plavbách z prístavu zastavenia nachádzajúceho sa v najvzdialenejšom regióne alebo pri plavbách do takéhoto prístavu. Z rovnakých dôvodov by sa mali povoliť dočasné výnimky pre plavby medzi prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a iným prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a na energiu využitú loďami počas ich pobytu v prístavoch zastavenia príslušných najvzdialenejších regiónov.

<sup>(13)</sup> 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).

- (16) Členské štáty, ktoré nemajú spoločnú pozemnú hranicu s iným členským štátom, obzvlášť závisia od svojho námorného spojenia so zvyškom Únie, najmä pokiaľ ide o zachovanie potrebného prepojenia pre svojich občanov. Na to, aby sa dosiahol cieľ zachovania prepojenosti prostredníctvom osobných lodí, sa takéto členské štáty sa musia spoliehať na zmluvy o výkone vo verejnom záujme alebo na záväzky vo verejnom záujme. Mala by sa povoliť dočasná výnimka, ktorá by členským štátom umožnila riešiť naliehavú potrebu poskytovania služby všeobecného hospodárskeho záujmu a zabezpečiť prepojenosť, ako aj hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť.
- (17) Popri všeobecnej možnosti pre členské štáty, aby mohli oslobodiť plavby vykonávané inými osobnými loďami ako osobnými výletnými loďami na ostrovy, kde býva menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom, by sa podobná výnimka mala povoliť aj v súvislosti s vnútroštátnymi plavbami na ostrovy, ktoré sa vykonávajú v rámci zmluvy o výkone vo verejnom záujme alebo v rámci záväzku vo verejnom záujme. Takéto zmluvy a záväzky stanovili členské štáty s cieľom zabezpečiť primeranú úroveň prepojenia s ostrovnými regiónmi za dostupné ceny, ktorú by sa inak nepodarilo dosiahnuť trhovými silami. Členské štáty by mali byť oprávnené dočasne oslobodiť takéto plavby vykonávané osobnými loďami medzi pevninou a ostrovom toho istého členského štátu s cieľom zachovať podmienky, za ktorých boli uzavreté zmluvy o výkone vo verejnom záujme alebo prijaté záväzky vo verejnom záujme, a zabezpečiť trvalú prepojenosť, ako aj hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť dotknutého ostrova.
- (18) V článku 2 bode 1 nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 <sup>(14)</sup> sa stanovuje, že s prístavmi nachádzajúcimi sa v Ceute a Melile sa má zaobchádzať ako s ostrovnými prístavmi. Hoci tieto prístavy svojou povahou ostrovnými prístavmi nie sú, ich zemepisná poloha v kontinentálnej Afrike a chýbajúce pozemné spojenia so Španielskom znamenajú, že tieto prístavy sú vo vzťahu ku kontinentálnej Európe a najmä k Španielsku porovnateľné s ostrovnými prístavmi. Ceuta a Melila by sa preto mali považovať za ostrovné prístavy, pokiaľ ide o dočasné oslobodenie námornej kabotáže medzi pevninou členského štátu a ostrovmi podliehajúcimi jeho právomoci.
- (19) Plavba v podmienkach ľadu, najmä v severných častiach Baltského mora, a technické vlastnosti lodí ľadovej triedy spôsobujú námornej doprave dodatočné náklady a takéto náklady by sa mohli týmto nariadením ešte zvýšiť. Takéto dodatočné náklady lodí ľadovej triedy, ktoré sú spôsobené plavbou v podmienkach ľadu a ich technickými vlastnosťami, by sa mali vyvážiť miernejšími ustanoveniami, aby sa pre ne zachovali rovnaké podmienky. Spoločnostiam by sa preto malo povoliť uplatňovanie upraveného množstva energie využitej na palube lodí ľadovej triedy, s určitým obmedzením. Týmto nariadením by sa okrem toho malo na obmedzené obdobie umožniť, aby sa na podiel dodatočnej energie spotrebovanej pri plavbe v podmienkach ľadu uplatňovala výnimka na konkrétne obdobia, počas ktorého lode ľadovej triedy čelia podmienkam plavby v ľade. Na tento účel by sa mala stanoviť overiteľná metodika, ktorá umožní koreláciu medzi oslobodeným podielom energie a skutočnými podmienkami plavby v ľade. Komisia by mala opätovne posúdiť takúto metodiku, a to najmä z hľadiska spoľahlivosti monitorovania údajov potrebných na nahlasovanie vzdialenosti a dodatočnej energie spotrebovanej pri plavbe v podmienkach ľadu, vzhľadom na možné predĺženie platnosti tohto opatrenia.
- (20) Subjektom zodpovedným za zabezpečenie dodržiavania tohto nariadenia by mala byť spoločnosť definovaná ako vlastník lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je správca alebo nájomca lode, ktorá od vlastníka lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku a ktorá prevzatím takejto zodpovednosti súhlasila, že na seba preberá všetky povinnosti a zodpovednosti vyplývajúce z Medzinárodného kódexu pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania, ktoré sa v rámci Únie vykonávajú nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006 <sup>(15)</sup>. Vymedzenie spoločnosti podľa tohto nariadenia je v súlade s globálnym systémom zberu údajov, ktorý v roku 2016 zaviedla Medzinárodná námorná organizácia (IMO).

<sup>(14)</sup> Nariadenie Rady EHS č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7).

<sup>(15)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006 z 15. februára 2006 o vykonávaní Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť manažment v rámci Spoločenstva a o zrušení nariadenia Rady (ES) č. 3051/95 (Ú. v. EÚ L 64, 4.3.2006, s. 1).

- (21) Vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení si vyžaduje koordinovaný prístup na zosúladienie ponuky, dopytu a poskytovania vhodnej distribučnej infraštruktúry. Hoci súčasný regulačný rámec Únie už čiastočne rieši výrobu palív smernicou (EÚ) 2018/2001 a distribúciu palív smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ<sup>(6)</sup>, zároveň je potrebný aj nástroj, ktorým sa zohľadnia rastúce úrovne dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a po nízkouhlíkových lodných palivách.
- (22) Hoci nástroje ako stanovovanie cien uhlíka alebo ciele týkajúce sa uhlíkovej náročnosti určitej činnosti podporujú zlepšenie energetickej efektívnosti, v krátkodobom a strednodobom horizonte nie sú vhodné na dosiahnutie významného prechodu na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá. Preto je potrebný osobitný regulačný prístup zameraný na zavádzanie lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív a náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia.
- (23) Politický zásah na stimulovanie dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a po nízkouhlíkových lodných palivách by mal byť založený na cieľoch a mal by rešpektovať zásadu technologickej neutrality. Preto by sa mali stanoviť limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí bez toho, aby sa predpísalo používanie akéhokoľvek konkrétneho paliva alebo technológie. Takéto limity by sa mali stanoviť vo vzťahu k referenčnej hodnote, ktorá zodpovedá priemernej intenzite skleníkových plynov flotily z energie využívanej na palube lodí v roku 2020 stanovenej na základe údajov monitorovaných a nahlásených v rámci nariadenia (EÚ) 2015/757 a metodiky a predvolených hodnôt stanovených v prílohách I a II k tomuto nariadeniu.
- (24) Mal by sa podporovať vývoj a zavádzanie lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív s vysokým potenciálom udržateľnosti a obchodnej vyspelosti a s vysokým potenciálom v oblasti inovácií a rastu, aby bolo možné uspokojiť budúce potreby. To podporí vytváranie inovatívnych a konkurenčných trhov s palivami a zabezpečí dostatočné zásobovanie udržateľnými lodnými palivami v krátkodobom a dlhodobom horizonte a prispieje tak k ambíciám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy a zároveň posilní úsilie Únie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Na tento účel by mali byť oprávnené udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v častiach A a B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, ako aj syntetické lodné palivá. Dôležité sú najmä udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, keďže v krátkom čase bude k dispozícii komerčne najvyspelejšia technológia na výrobu týchto lodných palív na účely dekarbonizácie námornej dopravy.
- (25) Keď sa pestovanie plodín na výrobu biopalív, biokvapalín a palív z biomasy deje na úkor tradičného pestovania plodín na potravinárske a krmovínárske účely, dochádza k nepriamej zmene využívania pôdy. Takýto dodatočný dopyt zvyšuje tlak na pôdu a môže viesť k rozšíreniu poľnohospodárskej pôdy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka, ako sú lesy, mokrade a rašeliniská, čím vzniknú dodatočné emisie skleníkových plynov a dôjde k strate biodiverzity. Výskum ukázal, že rozsah tohto vplyvu závisí od rôznych faktorov vrátane typu suroviny použitej na výrobu paliva, úrovne dodatočného dopytu po surovine spôsobeného používaním biopalív, biokvapalín a palív z biomasy a miery ochrany pôdy s vysokými zásobami uhlíka v rôznych častiach sveta. Úroveň emisií skleníkových plynov spôsobených nepriamou zmenou využívania pôdy nemožno jednoznačne určiť s presnosťou požadovanou na stanovenie emisných faktorov vyžadovaných pri uplatňovaní tohto nariadenia. Existujú však dôkazy, že všetky palivá vyrábané z nespracovaných surovín spôsobujú v rôznej miere nepriamu zmenu využívania pôdy. Okrem emisií skleníkových plynov spojených s nepriamou zmenou využívania pôdy, ktorá dokáže anulovať niektoré alebo všetky úspory emisií skleníkových plynov z jednotlivých biopalív, biokvapalín a palív z biomasy, predstavuje nepriama zmena využívania pôdy riziko aj pre biodiverzitu. Tieto riziká sú osobitne závažné v súvislosti s potenciálne rozsiahlou expanziou výroby spôsobenou výrazným zvýšením dopytu. Preto by sa v rámci tohto nariadenia nemalo podporovať používanie palív na báze potravinárskych a krmovínárskych plodín. V smernici (EÚ) 2018/2001 sa už obmedzuje a stanovuje strop pre príspevok takýchto biopalív, biokvapalín a palív z biomasy k cieľom úspor emisií skleníkových plynov v odvetví cestnej a železničnej dopravy vzhľadom na ich menší prínos pre životné prostredie, menší potenciál znižovania emisií skleníkových plynov a väčšie obavy týkajúce sa udržateľnosti.

<sup>(6)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (26) S cieľom vytvoriť jasný a predvídateľný právny rámec a tým podporiť včasný rozvoj trhu a zavádzanie najudržateľnejších a najinovatívnejších palivových technológií s rastovým potenciálom uspokojiť budúce potreby je potrebný osobitný stimul pre palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (ďalej len „RFNBO“ - renewable fuels of non-biological origin). Tento stimul je odôvodnený skutočnosťou, že uvedené druhy palív majú vysoký potenciál na zavedenie energie z obnoviteľných zdrojov do mixu lodných palív ich významným dekarbonizačným potenciálom ako aj ich odhadovanými výrobnými nákladmi v krátkodobom a strednodobom horizonte. V prípade výroby syntetických palív pomocou elektriny z obnoviteľných zdrojov a z uhlíka zachyteného priamo zo vzduchu možno v porovnaní s fosílnymi palivami dosiahnuť až 100 % úspory emisií. Aj v porovnaní s inými druhmi udržateľných palív majú značné výhody, pokiaľ ide o efektívne využívanie zdrojov vo výrobnom procese, najmä z hľadiska spotreby vody. Výrobné náklady na RFNBO sú však v súčasnosti oveľa vyššie ako trhová cena konvenčných palív a očakáva sa, že v strednodobom horizonte takéto zvýšené náklady pretrvávajú. V tomto nariadení by sa preto mala stanoviť kombinácia opatrení na zabezpečenie podpory zavádzania udržateľných RFNBO vrátane možnosti využívať do konca roku 2033 „multiplikátor“, čím sa umožní dvojnásobné započítanie energie z RFNBO. Okrem toho by sa od roku 2034 mal na RFNBO uplatňovať čiastkový cieľ 2 %, ak Komisia z monitorovania trhu zistí, že podiel palív RFNBO v lodných palivách používaných v lodiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia je do roku 2031 nižší ako 1 %. Cieľom tejto kombinácie opatrení na podporu palív RFNBO je signalizovať prevádzkovateľom lodí a dodávateľom palív príležitosť investovať do zavádzania tohto typu obnoviteľného, škálovateľného a udržateľného paliva, keďže poskytuje konečný cieľ, ktorý dodávateľom palív prináša istotu, pokiaľ ide o budúci minimálny dopyt, ako aj príležitosť, aby trh našiel najúčinnější spôsob náležite sa prispôbiť. Vzhľadom na to, že trh s RFNBO pre odvetvie námornej dopravy treba ešte len rozvinúť, obsahuje toto nariadenie záruku a flexibilitu, pokiaľ ide o rôzne možné scenáre prenikania na trh.
- (27) Hoci RFNBO majú vysoký potenciál uspokojiť potreby dekarbonizácie v odvetví námornej dopravy, je možné, že porovnateľný potenciál dekarbonizácie budú mať aj iné palivá. Faktory ako vyspelosť technológií alebo dostupnosť pre odvetvie námornej dopravy môžu ovplyvniť využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v rôznych prístavoch. Preto je nevyhnutné zabezpečiť technologickú neutralitu a vyhnúť sa neprimeranej diskriminácii voči iným palivám, ktoré dosahujú podobné zníženie intenzity skleníkových plynov ako RFNBO, ako aj vyhnúť sa penalizácii lodí, ktoré takéto palivá využívajú. Na uvedený účel je dôležité poznamenať prahovú hodnotu úspor emisií skleníkových plynov vo výške 70 % požadovanú pre RFNBO, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES, pokiaľ ide o podporu energie z obnoviteľných zdrojov, a ktorou sa zrušuje smernica Rady (EÚ) 2015/652. Takúto prahovú hodnotu môžu dosiahnuť aj iné palivá ako RFNBO, ktoré sú biologického alebo syntetického pôvodu.
- (28) V odvetví námornej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovínarských plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných lodných palív má fosílny pôvod. Tým, že palivá na báze potravinárskych a krmovínarských plodín nebudú oprávnené prispievať k cieľom tohto nariadenia, sa zároveň minimalizuje akékoľvek riziko spomalenia dekarbonizácie odvetvia dopravy, ku ktorému by inak mohlo dôjsť v dôsledku presunu biopalív na báze plodín z cestnej dopravy do odvetvia námornej dopravy. Takýto posun je nevyhnutné obmedziť na minimum, keďže cestná doprava v súčasnosti zostáva zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy a odvetvie námornej dopravy v súčasnosti používa najmä palivá fosílného pôvodu. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy na báze potravinárskych a krmovínarských plodín a nepodporovať ich používanie podľa tohto nariadenia. Vzhľadom na dodatočné emisie skleníkových plynov a stratu biodiverzity spôsobenú všetkými typmi palív na báze potravinárskych a krmovínarských plodín je preto potrebné, aby sa tieto palivá považovali za palivá s rovnakými emisnými faktormi ako palivá v rámci najmenej priaznivého reťazca.
- (29) Dlhé prípravné obdobia spojené s vývojom a zavádzaním nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu, ako aj dlhá priemerná životnosť lodí, ktorá obvykle dosahuje od 25 do 30 rokov, si vyžadujú rýchle opatrenia a vytvorenie jasného a predvídateľného dlhodobého regulačného rámca, ktorý uľahčí plánovanie a investície všetkých zainteresovaných strán. Takýto regulačný rámec uľahčí vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu a podporí investície zainteresovaných strán. V takomto regulačnom rámci by sa mali vymedziť aj limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí do roku 2050. Tieto limity by sa mali časom stať ambicióznymi, aby zohľadňovali očakávaný technologický vývoj a zvýšenú výrobu lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív.

- (30) V tomto nariadení by sa mala stanoviť metodika a vzorec na výpočet ročnej priemernej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode. Tento vzorec by mal vychádzať zo spotreby paliva nahlásenej loďami a mal by zohľadňovať príslušné emisné faktory spotrebovaných palív. V metodike by sa malo zohľadniť aj využívanie náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia.
- (31) S cieľom poskytnúť ucelenejší obraz o environmentálnych vlastnostiach rôznych zdrojov energie by sa vlastnosti palív z hľadiska skleníkových plynov mali posudzovať na základe metódy od zdroja po súprúd s prihliadnutím na vplyv výroby, prepravy, distribúcie a využívania energie na palube. Cieľom je stimulovať technológie a reťazce výroby, ktoré v porovnaní s existujúcimi konvenčnými palivami spôsobujú menšiu uhlíkovú stopu a sú skutočne prínosné.
- (32) Vlastnosti lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív z hľadiska hodnôt vykazovaných od zdroja po súprúd by sa mali stanoviť pomocou predvolených alebo skutočných a certifikovaných emisných faktorov vzťahujúcich sa na emisie od zdroja po palivový tank a emisie od palivového tanku po súprúd. Na účely tohto nariadenia by sa mali použiť štandardné emisné faktory od zdroja po palivový tank a štandardné emisné faktory CO<sub>2</sub> pre fosílné palivá.
- (33) V prípade technologického pokroku v nových technológiách znižovania emisií skleníkových plynov, ako je zachytávanie uhlíka na palube, by Komisia mala posúdiť možnosť zohľadniť vo vzorcoch na výpočet intenzity znižovania emisií skleníkových plynov a bilancie súladu stanovených v prílohách I a IV príspevok takýchto technológií k zníženiu priamych emisií skleníkových plynov na palubách lodí.
- (34) Na podporu využívania zdrojov energie s menšou celkovou uhlíkovou stopou je potrebný komplexný prístup ku najrelevantnejším emisiám skleníkových plynov (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> a N<sub>2</sub>O). S cieľom zohľadniť, že metán a oxid dusný môžu spôsobovať globálne otepľovanie, by sa limit stanovený v tomto nariadení mal vyjadriť ako „ekvivalent CO<sub>2</sub>“.
- (35) Využívanie obnoviteľných zdrojov energie a alternatívneho pohonu, ako je veterná a slnečná energia, výrazne znižuje intenzitu skleníkových plynov z celkovej spotreby energie na lodiach. Ťažkosti s presným meraním a kvantifikáciou týchto zdrojov energie (prerušovaný charakter využívania energie, priamy prenos energie na pohon atď.) by nemali brániť ich uznaniu v celkovej spotrebe energie na lodi prostredníctvom aproximácie ich príspevku k bilancii súladu lode.
- (36) Znečistenie ovzdušia spôsobené loďami (oxidy síry, oxidy dusíka a tuhé častice) v prístavoch je veľkým problémom pre pobrežné oblasti a prístavné mestá. Preto by sa mali uložiť osobitné a prísne povinnosti na zníženie emisií z lodí uviazaných na nábreží.
- (37) Povinnosť prístavov zabezpečovať pobrežné zásobovanie elektrinou (ďalej len „OPS“ - on-shore power supply) stanovená v nariadení (EÚ) 2023/1804 by sa mala doplniť o zodpovedajúcu povinnosť pre lode pripojiť sa k infraštruktúre OPS, keď sú uviazané na nábreží, ktorá sa stanovuje v tomto nariadení, aby sa zabezpečila účinnosť tejto infraštruktúry a aby sa zabránilo riziku uviaznutia aktív.
- (38) Využívanie OPS znižuje znečistenie ovzdušia spôsobené loďami, ako aj množstvo emisií skleníkových plynov produkovaných námornou dopravou. Vzhľadom na rastúci podiel obnoviteľných a nefosílnych zdrojov energie v energetickom mixe Únie predstavuje OPS čoraz čistejší zdroj energie dostupný lodiam. Keďže smernica 2014/94/EÚ sa vzťahuje len na poskytovanie miest pripojenia na OPS, dopyt po tejto technológii a v dôsledku toho jej zavádzanie zostávajú obmedzené. Preto by sa mali stanoviť osobitné pravidlá, ktorými sa nariaďuje používanie OPS v prípade kontajnerových lodí a osobných lodí, keďže ide o kategórie lodí, ktoré podľa údajov zhromaždených v rámci nariadenia (EÚ) 2015/757 v roku 2018 produkujú počas uviazania na nábreží najvyššie množstvo emisií.



- (39) Okrem OPS môžu v prístavoch ponúknuť rovnocenné environmentálne výhody aj iné technológie. Ak sa preukáže, že používanie alternatívnej technológie je rovnocenné s využívaním OPS, loď by mala byť oslobodená od povinnosti používať OPS.
- (40) V prípade lodí kotviacich mimo nábrežia sa testovali rôzne projekty a riešenia OPS, ale v súčasnosti nie je k dispozícii žiadne vyspelé a rozšíriteľné technické riešenie. Z tohto dôvodu by sa povinnosť používať OPS mala v zásade obmedziť na lode uviazané na nábreží. Komisia by však mala pravidelne prehodnocovať situáciu s cieľom rozšíriť túto povinnosť aj na lode kotviace mimo nábrežia, keď budú potrebné technológie dostatočne vyspelé. Dovtedy by členské štáty mali mať možnosť uložiť v určitých prípadoch povinnosť používať OPS lodiam kotviacim mimo nábrežia, napríklad v prístavoch, ktoré sú už vybavené takouto technológiou alebo sa nachádzajú v oblastiach, kde by sa malo zabrániť akémukoľvek znečisťovaniu.
- (41) Výnimky z povinnosti používať OPS by sa mali stanoviť aj z viacerých objektívnych dôvodov, ktoré podliehajú overeniu zo strany príslušného orgánu členského štátu prístavu zastavenia alebo ktoréhokoľvek riadne oprávneného subjektu, v prípade potreby po konzultácii s príslušnými subjektmi. Takéto výnimky by sa mali obmedziť na neplánované zastavenia v prístavoch, ktoré sa nevykonávajú systematicky, a to z dôvodov bezpečnosti alebo záchranu života na mori, na krátkodobé pobyty lodí uviazaných na nábreží menej ako dve hodiny, keďže ide o minimálny čas potrebný na pripojenie, na prípady nedostupnosti alebo nekompatibility OPS, na prípady využívania energie vyrobenej na palube v núdzových situáciách a na prípady údržby a funkčných skúšok.
- (42) V prístavoch, na ktoré sa vzťahujú požiadavky článku 9 nariadenia (EÚ) 2023/1804, by sa výnimky uplatniteľné v prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS mali obmedziť po tom, ako majitelia lodí a prevádzkovatelia prístavov mali dostatok času na uskutočnenie potrebných investícií, aby sa poskytli potrebné stimuly pre tieto investície a zabránilo sa nekalej hospodárskej súťaži. Prevádzkovatelia lodí by mali starostlivo plánovať svoje zastavenia v prístavoch s cieľom zabezpečiť, aby pri uviazaní na nábreží mohli svoje činnosti vykonávať bez vypúšťania látok znečisťujúcich ovzdušie a skleníkových plynov s cieľom chrániť životné prostredie v pobrežných oblastiach a v prístavných mestách. Mal by sa stanoviť obmedzený počet výnimiek uplatniteľných v prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS s cieľom riešiť situácie, keď nebolo poskytnuté OPS z dôvodov, ktoré prevádzkovateľ lode nemôže ovplyvniť. Aby sa zmiernilo riziko uviaznutých aktív, nekompatibility infraštruktúry OPS na palube a v kotvisku, ako aj nerovnováhy dopytu po alternatívnych palivách a dodávok alternatívnych palív, mali by sa organizovať časté konzultačné stretnutia medzi príslušnými zainteresovanými stranami, na ktorých by diskutovali a prijímali rozhodnutia o požiadavkách a budúcich plánoch.
- (43) V požiadavke na prístavy poskytnúť OPS stanovenej v nariadení (EÚ) 2023/1804 sa zohľadňujú typy obsluhovaných lodí a príslušný objem dopravy v námorných prístavoch. Požiadavka, aby sa lode pripojili k OPS, by sa nemala uplatňovať na lode, ktoré sa zastavujú v prístavoch mimo rozsahu pôsobnosti požiadavky na OPS podľa uvedeného nariadenia, okrem prípadu, keď prístav má vybudované a dostupné OPS na navštívenom nábreží, v takom prípade by sa malo vyžadovať, aby sa loď pripojila k OPS od 1. januára 2035.
- (44) Vzhľadom na pozitívne účinky využívania OPS na miestne znečistenie ovzdušia a na potrebu stimulovať využívanie tejto technológie v krátkodobom horizonte by sa uhlíková náročnosť výroby elektriny dodávanej v kotvisku mala započítavať na nulovej úrovni. Komisia by mala v neskoršej fáze zvážiť možnosť zohľadnenia skutočných emisií skleníkových plynov súvisiacich s elektrinou dodávanou prostredníctvom OPS.
- (45) Pri vykonávaní tohto nariadenia by sa mali náležite zohľadňovať rôzne modely riadenia prístavov v celej Únii, najmä pokiaľ ide o zodpovednosť za vydanie osvedčenia, ktorým sa loď oslobodzuje od povinnosti pripojiť sa k OPS.
- (46) Koordinácia medzi prístavmi a prevádzkovateľmi lodí má zásadný význam z hľadiska zabezpečenia bezproblémového pripojenia k OPS v prístavoch. Prevádzkovatelia lodí by mali informovať prístavy, v ktorých sa zastavujú, o svojom zámere pripojiť sa k OPS a o množstve energie, ktorú budú potrebovať počas danej zastávky, najmä ak presahuje odhadované potreby pre túto kategóriu lodí.

- (47) Od roku 2035 by sa počas nahlasovaného obdobia mal počet výnimiek z povinnosti pripojenia k OPS na loď udelených podľa tohto nariadenia, ktoré sa uplatňujú na určité prípady, keď loď nie je schopná pripojiť sa k OPS, obmedziť. S cieľom zabezpečiť spravodlivé zaobchádzanie s loďami a zohľadniť rozdiely v ich prevádzkových profiloch by počet výnimiek mal odrážať frekvenciu ich zastavení v prístavoch, ale nikdy by nemal prekročiť desať zastavení v prístavoch za nahlasované obdobie. Loď by však nemala byť penalizovaná a zastavenia v prístave by sa nemali započítavať do maximálneho počtu výnimiek, ak loď pred príchodom do prístavu požiadala o pripojenie k OPS a prístav alebo riadne oprávnený subjekt žiadosť akceptoval, ale nie je schopná pripojiť sa k OPS a môže preukázať, že nemohla odôvodnene vedieť, že nebude schopná pripojiť sa k OPS.
- (48) Týmto nariadením by sa mal zaviesť spoľahlivý a transparentný systém monitorovania, nahlasovania a overovania s cieľom sledovať dodržiavanie jeho ustanovení. Takýto systém by sa mal uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode a mal by vyžadovať overenie treťou stranou, aby sa zabezpečila presnosť údajov predložených v rámci tohto systému. S cieľom uľahčiť dosiahnutie cieľa tohto nariadenia by sa všetky údaje, ktoré už boli nahlásené na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, mali v prípade potreby použiť na overenie súladu s týmto nariadením s cieľom obmedziť administratívne zaťaženie spoločností, overovateľov a príslušných orgánov.
- (49) Spoločnosti by mali byť zodpovedné za monitorovanie a nahlasovanie množstva a druhu energie využitej na palube lodí pri navigácii a v kotvisku, ako aj ďalších relevantných informácií, ako sú informácie o type motora na palube alebo o prítomnosti technológií vetrom asistovaného pohonu, s cieľom preukázať dodržiavanie limitu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode stanoveného v tomto nariadení. Na uľahčenie plnenia týchto povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania a vykonávania overovacích činností overovateľmi, podobne ako v prípade nariadenia (EÚ) 2015/757, by spoločnosti mali zdokumentovať plánovanú metódu monitorovania a poskytnúť ďalšie podrobnosti o uplatňovaní tohto nariadenia v pláne monitorovania. Plán monitorovania, ako aj jeho prípadné následné úpravy by sa mali predložiť overovateľovi, ktorý ich posúdi.
- (50) S cieľom obmedziť administratívne zaťaženie by sa mal na účely vykonávania právnych aktov Únie v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov z námornej dopravy zaviesť jednotný systém monitorovania, nahlasovania a overovania pre spoločnosti. Na tento účel by Komisia mala krátko po uverejnení tohto nariadenia preskúmať konzistentnosť medzi týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2015/757 a prípadnú duplicitu medzi nimi a v prípade potreby pripraviť legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia alebo nariadenia (EÚ) 2015/757.
- (51) Spoľahlivá certifikácia a monitorovanie palív sú nevyhnutné na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia a zaručenie environmentálnej integrity palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, ktoré sa majú zaviesť v odvetví námornej dopravy. Takáto certifikácia by sa mala vykonávať prostredníctvom transparentného a nediskriminačného postupu. S cieľom uľahčiť certifikáciu a obmedziť administratívne zaťaženie by certifikácia palív vymedzených v súlade so smernicou (EÚ) 2018/2001 alebo v uplatniteľnom prípade s príslušnými ustanoveniami právneho aktu Únie o vnútornom trhu s obnoviteľnými plynmi a zemným plynom a vodíkom mala vychádzať z pravidiel stanovených v uvedených právnych aktoch Únie. Tento prístup k certifikácii by sa mal uplatňovať aj na palivá natankované mimo Únie, ktoré by sa mali považovať za dovážané palivá, podobne ako v smernici (EÚ) 2018/2001. Ak majú spoločnosti v úmysle odchyliť sa od určených predvolených hodnôt stanovených v uvedených právnych aktoch Únie alebo v tomto novom rámci, malo by sa tak stať len vtedy, keď hodnoty možno certifikovať jednou z dobrovoľných schém uznaných podľa smernice (EÚ) 2018/2001, alebo v uplatniteľnom prípade podľa právneho aktu Únie, ktorý sa týka vnútorného trhu s obnoviteľnými plynmi a zemným plynom a vodíkom, a ktorým sa stanovujú určité prahové hodnoty pre úspory emisií skleníkových plynov, ako aj metodika ich výpočtu (v prípade hodnôt od zdroja po palivový tank).
- (52) Spoločnostiam by sa mala poskytnúť možnosť vypočítať skutočné emisné faktory od palivového tanku po súprúd, ktoré sa odchyľujú od faktorov vymedzených v prílohe II, za predpokladu, že takýto výpočet sa určí v súlade s uznávanými medzinárodnými normami relevantnými pre danú oblasť a na ich základe. Takýto výpočet emisných faktorov od palivového tanku po súprúd by sa mal v prvom rade vymedziť na laboratórne skúšky alebo priame meranie uniknutých emisií z meničov energie vrátane spaľovacích motorov, palivových článkov a súvisiacich reformačných jednotiek, plynových turbín alebo kotlov. Keďže skutočné emisné faktory CO<sub>2</sub> od palivového tanku

po súprúd súvisia skôr so zložením paliva než s meničom energie, nemali by sa odlišovať od predvolených hodnôt uvedených v prílohe II. Tieto emisné faktory od palivového tanku po súprúd by sa mali prepočítavať len vtedy, najmä v prípade syntetických palív alebo biopalív, ak sa na tento účel vypracuje nejaká príslušná medzinárodná norma. Nemalo by byť možné odchyliť sa od predvolených hodnôt uvedených pre emisné faktory zo spaľovania CO<sub>2</sub> pre fosílna palivá.

- (53) Overovacie činnosti vykonávajú overovatelia. Aby sa zabezpečila nestrannosť a účinnosť, overovateľmi by mali byť nezávislé a kompetentné právne subjekty, ktoré by mali byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>(17)</sup>. Overovatelia by mali mať k dispozícii prostriedky a personál zodpovedajúce veľkosti flotily, v súvislosti s ktorou vykonávajú overovacie činnosti podľa tohto nariadenia. Overovaním by sa mala zabezpečiť presnosť a úplnosť monitorovania a nahlasovania zo strany spoločností a súlad s týmto nariadením.
- (54) Na základe údajov a informácií, ktoré monitorujú a nahlasujú spoločnosti, by overovatelia mali vypočítavať a stanoviť priemernú ročnú intenzitu skleníkových plynov z energie využitej na palube lode a bilanciu súladu lode pri zohľadnení limitu vrátane akéhokoľvek nadbytku alebo nedostatku súladu, ako aj určiť, či loď dodržiava povinnosť používať OPS. Overovateľ by mal tieto informácie oznámiť príslušnej spoločnosti. Ak je overovateľ tým istým subjektom ako overovateľ na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, takéto oznámenie by sa mohlo vykonať spolu so správou o overení podľa uvedeného nariadenia.
- (55) Komisia by mala zriadiť a zabezpečiť fungovanie elektronickej databázy, v ktorej sa zaznamenávajú hodnoty výkonnosti každej lode a vďaka ktorej sa zabezpečuje jej súlad s týmto nariadením (ďalej len „databáza FuelEU“). Databáza FuelEU by sa mala používať na všetky najdôležitejšie opatrenia potrebné na splnenie povinností stanovených v tomto nariadení. S cieľom uľahčiť nahlasovanie a obmedziť administratívne zaťaženie spoločností, overovateľov a iných používateľov by databáza FuelEU mala vychádzať z existujúceho modulu THETIS-MRV alebo by mala byť v rámci možností vyvinutá ako jeho modernizovaná verzia. Databáza FuelEU by mala takisto umožňovať použitie informácií a údajov zhromaždených na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.
- (56) Súlad s týmto nariadením bude závisieť od prvkov, ktoré by mohli byť mimo kontroly spoločnosti, ako sú otázky týkajúce sa dostupnosti paliva alebo kvality paliva. Spoločnostiam by sa preto mala umožniť flexibilita pri presúvaní nadbytku súladu z jedného roka do druhého alebo, v rámci určitých obmedzení, pri požičiavaní preddavku na nadbytok súladu z nasledujúceho roka. Používanie OPS v kotviskách má veľký význam pre miestnu kvalitu ovzdušia v prístavných mestách a pobrežných oblastiach a nemalo by byť oprávnené na podobnú flexibilitu.
- (57) S cieľom vyhnúť sa odkázanosti na určitú technológiu a pokračovať v podpore zavádzania najvýkonnejších riešení by spoločnosti mali mať možnosť združovať výkonnosti rôznych lodí. Na tento účel by malo byť možné použiť nadmernú výkonnosť jednej lode na kompenzáciu nedostatočnej výkonnosti iných lodí za predpokladu, že celková združená bilancia súladu je kladná. Vytvára sa tým možnosť odmeňovať nadmerné dodržiavanie súladu a stimulujú sa investície do vyspelejších technológií. Možnosť rozhodnúť sa pre združené dosahovanie súladu by mala zostať dobrovoľná a mala by podliehať súhlasu dotknutých spoločností.
- (58) Lode by mali mať v držbe dokument o súlade (ďalej len „dokument FuelEU o súlade“), ktorý vydáva overovateľ alebo v uplatniteľných prípadoch príslušný orgán riadiaceho štátu v súlade s postupmi stanovenými v tomto nariadení, ako dôkaz o súlade s limitmi intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode a s povinnosťou používať OPS. Overovatelia alebo v uplatniteľných prípadoch príslušný orgán riadiaceho štátu by mali vydanie dokumentu FuelEU o súlade zaznamenať do databázy FuelEU.

<sup>(17)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (59) Pre každé zastavenie v prístave patriacom do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia by overovatelia mali určiť počet nesúladných zastavení v prístave, a to podľa súboru jasných a objektívnych kritérií, pričom by mali zohľadniť všetky relevantné informácie vrátane času trvania pobytu, množstva a typu spotrebovanej energie a uplatňovania akýchkoľvek výnimiek. Spoločnosti by mali tieto informácie sprístupniť overovateľom na účely určenia súladu.
- (60) Bez toho, aby bola dotknutá možnosť dosahovať súlad prostredníctvom ustanovení o flexibilitě a združovaní, lode, ktoré nespĺňajú limity priemernej ročnej intenzity emisií skleníkových plynov z energie využívanej na palube, by mali podliehať sankcii, ktorá má odrádzajúci účinok, je primeraná rozsahu nesúladu a odstraňuje akúkoľvek hospodársku výhodu, ktorú nesúlad poskytuje, čím sa zachovávajú rovnaké podmienky v tomto odvetví (ďalej len „pokuta FuelEU“). Pokuta FuelEU by mala byť založená na množstve a cene paliva z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkového paliva, ktoré mali lode použiť na splnenie požiadaviek tohto nariadenia.
- (61) Pokuta FuelEU by sa mala uložiť aj za každé nesúladné zastavenie v prístave. Pokuta FuelEU by mala byť primeraná nákladom na používanie elektriny na dostatočnej úrovni, mala by odrádzať od využívania zdrojov energie, ktoré viac znečisťujú životné prostredie, a mala by byť vyjadrená v pevnej sume v EUR vynásobenej stanovenou celkovou spotrebou elektriny danej kotviacej lode a celkovým počtom hodín strávených kotvením v rozpore s požiadavkami na používanie OPS, zaokrúhleným na najbližšiu celú hodinu. Vzhľadom na nedostatok presných údajov o nákladoch na poskytovanie OPS v Únii by táto sadzba mala vychádzať z priemernej ceny elektriny v Únii pre spotrebiteľov iných ako domácnosti vynásobenej dvoma, aby sa zohľadnili iné poplatky súvisiace s poskytovaním služby, okrem iného aj náklady na pripojenie a prvky návratnosti investícií.
- (62) Príjem z platieb pokút FuelEU, ktoré vyberú riadiace štáty, by sa mal použiť na podporu distribúcie a používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy a na pomoc prevádzkovateľom námornej dopravy pri plnení ich cieľov v oblasti klímy a životného prostredia.
- (63) Hoci zodpovednosť za plnenie monitorovacích a nahlasovacích povinností podľa tohto nariadenia, ako aj za zaplatenie pokút FuelEU v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ by mala naďalej nieť príslušná spoločnosť, v záujme podpory využívania čistejších palív by sa subjektu zodpovednému za nákup paliva alebo prijímanie prevádzkových rozhodnutí, ktoré majú vplyv na intenzitu emisií skleníkových plynov z energie používanej loďou, mohla prostredníctvom zmluvných dohôd so spoločnosťou v prípade nedostatku súladu so stanovenými pravidlami uložiť povinnosť refundovať alebo inak kompenzovať spoločnosti náklady na pokuty FuelEU vyplývajúce z prevádzky lode. Uvedená spoločnosť by mala mať možnosť na zmluvnom základe požiadať overovateľa, aby vypočítal výšku pokút FuelEU zodpovedajúcich prevádzke lode iným subjektom počas nahlasovaného obdobia. V tejto súvislosti by sa prevádzka lode mala chápať ako určovanie prepravovaného nákladu, trasy a rýchlosti lode. Podobne, hoci zodpovednosť za plnenie monitorovacích a nahlasovacích povinností podľa tohto nariadenia, ako aj za zaplatenie pokút FuelEU by mala naďalej nieť spoločnosť, spoločnosti a dodávatelia palív by mali mať možnosť dohodnúť sa prostredníctvom zmluvných dohôd na vzájomných záväzkoch vyrábať, dodávať a nakupovať vopred určené množstvá určitých palív. V takýchto zmluvných dohodách by sa mohla stanoviť zodpovednosť dodávateľov palív za odškodnenie spoločnosti za zaplatenie pokút v prípadoch, keď palivá nie sú k dispozícii spoločnosti tak, ako bolo dohodnuté.
- (64) Presadzovanie záväzkov súvisiacich s týmto nariadením by malo byť založené na existujúcich nástrojoch vrátane nástrojov zavedených na základe smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES<sup>(18)</sup> a 2009/21/ES<sup>(19)</sup>. Okrem toho by členské štáty mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných v prípade porušenia tohto nariadenia. Stanovené sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce. S cieľom zabrániť neprimeraným alebo dvojitým sankciám za tie isté porušenia by tieto sankcie nemali duplikovať pokuty FuelEU uplatňované v prípade, keď loď vykazuje nedostatok súladu so stanovenými pravidlami alebo uskutočnila nesúladné zastavenia v prístave. Dokument potvrdzujúci súlad lode s požiadavkami tohto nariadenia by sa mal pridať do zoznamu osvedčení a dokumentov uvedených v prílohe IV k smernici 2009/16/ES.

<sup>(18)</sup> 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).

<sup>(19)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132).

- (65) S cieľom znížiť administratívne zaťaženie spoločností by za dohľad nad presadzovaním tohto nariadenia za každú spoločnosť mal zodpovedať len jeden členský štát. Na určenie riadiaceho štátu vo vzťahu ku každej spoločnosti by sa mali použiť príslušné ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES<sup>(20)</sup>. Riadiaci štát by mal mať možnosť vykonávať dodatočné kontroly súladu konkrétnej lode s týmto nariadením počas dvoch predchádzajúcich nahlasovaných období a mal by tiež zabezpečiť, aby sa včas zaplatili pokuty FuelEU.
- (66) Vzhľadom na význam dôsledkov, ktoré môžu mať opatrenia prijaté overovateľmi podľa tohto nariadenia pre dotknuté spoločnosti, najmä pokiaľ ide o určenie nesúladných zastavení v prístave, výpočet výšky pokút FuelEU a odmietnutie vydania dokumentu FuelEU o súlade, by tieto spoločnosti mali byť oprávnené požiadať príslušný orgán členského štátu, v ktorom bol overovateľ akreditovaný, o preskúmanie takýchto opatrení. Vzhľadom na právo na účinný prostriedok nápravy zakotvené v článku 47 Charty základných práv Európskej únie by rozhodnutia prijaté príslušnými orgánmi podľa tohto nariadenia mali podliehať preskúmaniu súdom členského štátu tohto príslušného orgánu vykonávanému v súlade s jeho vnútroštátnym právom.
- (67) S cieľom zachovať rovnaké podmienky prostredníctvom účinného fungovania tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu zoznamu emisných faktorov od zdroja po súprúd, informácie o čiastkovom ciele pre RFNBO, zmenu existujúcej tabuľky uvedenej v prílohe III doplnením iných technológií s nulovými emisiami, stanovenie ďalších metód a kritérií akreditácie overovateľov, úpravu koeficientu pokuty FuelEU na základe vývoja nákladov na energiu a o zmenu hodnoty číselného koeficientu pokuty FuelEU na základe indexácie priemerných nákladov na elektrinu v Únii. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>(21)</sup>. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (68) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>(22)</sup>. Komisia by mala zohľadniť možnosť opätovného použitia informácií na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, keď prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje zoznam susedných prístavov na prekládku kontajnerov, ktoré sú vyňaté z vymedzenia prístavov zastavenia; kritériá posudzovania výrobnnej kapacity a dostupnosti palív RFNBO pre odvetvie námornej dopravy a metódu výpočtu koeficientu cenového rozdielu medzi palivami RFNBO a fosílnymi palivami; v uplatniteľnom prípade špecifikáciu pravidiel uplatňovania čiastkového cieľa pre RFNBO; podrobné akceptačné kritériá pre technológie, ktoré majú byť považované za technológie s nulovými emisiami, a spôsob ich prevádzky; informácie poskytované loďami, ktoré majú v úmysle pripojiť sa k OPS alebo používať technológiu s nulovými emisiami v prístavoch a postupy poskytovania takýchto informácií; vzory štandardizovaných plánov monitorovania vrátane technických pravidiel ich jednotného uplatňovania; zoznam medzinárodných noriem a certifikačných údajov na preukázanie skutočných emisných faktorov od palivového tanku po súprúd; ďalšie špecifikácie pravidiel pre overovacie činnosti uvedené v tomto nariadení; pravidlá prístupových práv k databáze FuelEU a jej funkčné a technické špecifikácie; ako aj vzorové znenia dokumentu FuelEU o súlade,;

<sup>(20)</sup> Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(21)</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(22)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (69) Vzhľadom na medzinárodný rozmer odvetvia námornej dopravy je vhodnejší globálny prístup k obmedzeniu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí, pretože takýto prístup bude výrazne účinnejší vzhľadom na jeho širší rozsah pôsobnosti. V tejto súvislosti a s cieľom zjednodušiť prípravu medzinárodných pravidiel v rámci IMO by Komisia mala organizácii IMO a ďalším relevantným medzinárodným orgánom sprístupniť relevantné informácie o vykonávaní tohto nariadenia, pričom organizácii IMO by sa mali predkladať relevantné dokumenty, aby sa pokračovalo v úsilí Únie o presadzovanie ambiciózných cieľov dekarbonizácie odvetvia námornej dopravy na medzinárodnej úrovni. Ak sa dosiahne dohoda o globálnom prístupe v záležitostiach, ktoré sú relevantné pre toto nariadenie, Komisia by mala toto nariadenie preskúmať s cieľom zosúladiť ho tam, kde je to vhodné, s medzinárodnými pravidlami.
- (70) Komisia by mala zabezpečiť vykonávanie a dostupnosť nástrojov na spoluprácu a výmenu najlepších postupov pre odvetvie námornej dopravy, ako sú vymedzené v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom „Usmernenia pre lepšiu právnu reguláciu“.
- (71) Vzhľadom na to, že toto nariadenie povedie k dodatočným úpravám nákladov a administratívnym nákladom, celkové regulačné zaťaženie odvetvia námornej dopravy by sa malo pozorne sledovať. Komisia by na tento účel mala predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu hodnotiacu fungovanie tohto nariadenia. Komisia by v tejto správe mala posúdiť, do akej miery boli splnené ciele tohto nariadenia a do akej miery to ovplyvnilo konkurencieschopnosť daného odvetvia. Uvedená správa by sa mala vzťahovať aj na interakciu tohto nariadenia s inými príslušnými právnymi aktmi Únie vrátane možných krokov a opatrení, ktoré sa prijali alebo by sa mohli prijať na zníženie celkového bremena nákladov na odvetvie námornej dopravy.
- (72) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zabezpečiť, aby lode, ktoré prichádzajú do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu, nachádzajú sa v takýchto prístavoch alebo z nich odchádzajú, využívali v celej Únii palivá z obnoviteľných zdrojov, nízkouhlíkové palivá a náhradné zdroje energie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov bez toho, aby hrozilo vytvorenie prekážok na vnútornom trhu a narušenie hospodárskej súťaže medzi prístavmi a medzi prevádzkovateľmi námornej dopravy, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť zavedením jednotných pravidiel na úrovni Únie, ktoré vytvárajú pre prevádzkovateľov námornej dopravy hospodárske stimuly, aby pokračovali v plynulej prevádzke a zároveň plnili povinnosti týkajúce sa využívania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## Kapitola I

### Všeobecné ustanovenia

#### Článok 1

#### Predmet úpravy a cieľ

Týmto nariadením sa stanovujú jednotné pravidlá, ktorými sa zavádza:

- limit intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode, ktorá prichádza do prístavov, zostáva v prístavoch alebo odchádza z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu; a
- povinnosť využívať pobrežné zásobovanie elektrinou (ďalej len „OPS“ - on-shore power supply) alebo technológiu s nulovými emisiami v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu.

Jeho cieľom je takýmto spôsobom zvýšiť konzistentné využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a náhradných zdrojov energie v námornej doprave v celej Únii v súlade s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu v celej Únii najneskôr do roku 2050 a zároveň zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy, regulačnú istotu, pokiaľ ide o využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a udržateľných technológií, a zabrániť narušeniam vnútorného trhu.

## Článok 2

**Rozsah pôsobnosti**

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, ktoré slúžia na prepravu cestujúcich alebo nákladu na komerčné účely, bez ohľadu na ich vlajku, pokiaľ ide o:
  - a) energiu využitú počas pobytu v prístave zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu;
  - b) všetku energiu využitú pri plavbách z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu;
  - c) bez ohľadu na písmeno b), polovicu energie využitej pri plavbách do prístavu zastavenia nachádzajúceho sa v najvzdialenejšom regióne a podliehajúceho právomoci členského štátu alebo pri plavbách z takéhoto prístavu; a
  - d) polovicu energie využitej pri plavbách do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu alebo pri plavbách z takéhoto prístavu, ak predchádzajúci alebo nasledujúci prístav zastavenia podlieha právomoci tretej krajiny.
2. Komisia do 31. decembra 2025 prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví zoznam susedných prístavov na prekládku kontajnerov. Komisia následne tento zoznam aktualizuje každé dva roky k 31. decembru.

Vo vykonávacích aktoch uvedených v prvom pododseku sa uvedie prístav ako susedný prístav na prekládku kontajnerov, ak podiel prekládky kontajnerov meraný v jednotkách zodpovedajúcich kontajneru s dĺžkou 20 stôp presahuje 65 % celkového objemu kontajnerovej dopravy v danom prístave v poslednom 12mesačnom období, za ktoré sú k dispozícii príslušné údaje, a ak sa daný prístav nachádza mimo Únie, ale menej ako 300 námorných míľ od prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu.

Na účely týchto vykonávacích aktov sa kontajnery považujú za prekladané, ak sa vykladajú z lode do prístavu výlučne na účely ich naloženia na inú loď.

Zoznam susedných prístavov na prekládku kontajnerov, ktorý stanoví Komisia, nezahŕňa prístavy nachádzajúce sa v tretej krajine, na ktoré daná tretia krajina účinne uplatňuje opatrenia rovnocenné s týmto nariadením.

Vykonávacie akty uvedené v prvom pododseku sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

3. Členské štáty môžu oslobodiť osobitné trasy a prístavy od uplatňovania odseku 1 písm. a) a b), pokiaľ ide o energiu využitú pri plavbách, ktoré vykonávajú iné osobné lode ako osobné výletné lode medzi prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci toho istého členského štátu nachádzajúcim sa na ostrove, kde býva menej ako 200 000 osôb s trvalým pobytom, a pokiaľ ide o energiu využitú počas ich pobytu v prístave zastavenia na tomto ostrove. Žiadna takáto výnimka sa neuplatňuje po 31. decembri 2029. Pred tým, ako tieto výnimky nadobudnú účinnosť, ich členské štáty oznámia Komisii. Komisia uverejňuje tieto výnimky v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

4. Členské štáty môžu oslobodiť osobitné trasy a prístavy od uplatňovania odseku 1 písm. a) a c), pokiaľ ide o energiu využitú loďami pri plavbách medzi prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a iným prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a pokiaľ ide o energiu využitú počas ich pobytu v prístavoch zastavenia týchto najvzdialenejších regiónov. Žiadna takáto výnimka sa neuplatňuje po 31. decembri 2029. Pred tým, ako tieto výnimky nadobudnú účinnosť, ich členské štáty oznámia Komisii. Komisia uverejňuje tieto výnimky v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

5. Členské štáty, ktoré nemajú spoločnú pozemnú hranicu so žiadnym iným členským štátom, môžu oslobodiť od uplatňovania odseku 1 osobné lode vykonávajúce nadnárodné plavby v rámci záväzkov vo verejnom záujme alebo v rámci zmlúv o výkone vo verejnom záujme do prístavov zastavenia iných členských štátov. Žiadna takáto výnimka sa neuplatňuje po 31. decembri 2029. Pred tým, ako tieto výnimky nadobudnú účinnosť, ich členské štáty oznámia Komisii. Komisia uverejňuje tieto výnimky v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

6. Členské štáty môžu oslobodiť od uplatňovania odseku 1 osobné lode poskytujúce služby námornej dopravy v zmysle nariadenia (EHS) č. 3577/92 v rámci záväzkov vo verejnom záujme alebo v rámci zmlúv o výkone vo verejnom záujme, ktoré boli prevádzkované pred 12. októbrom 2023, pokiaľ ide o osobitné trasy medzi ich pevninskými prístavmi zastavenia a prístavmi zastavenia podliehajúcimi ich právomoci, ktoré sa nachádzajú na ostrove alebo v mestách Ceuta a Melila. Žiadna takáto výnimka sa neuplatňuje po 31. decembri 2029. Pred tým, ako tieto výnimky nadobudnú účinnosť, ich členské štáty oznámia Komisii. Komisia uverejňuje tieto výnimky v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Na účely uplatňovania tohto odseku sa mestá Ceuta a Melila považujú za prístavy zastavenia nachádzajúce sa na ostrove.

7. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojnové lode, pomocné námorné plavidlá, rybárske lode ani lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, ani na lode vlastnené alebo prevádzkované štátom a používané výlučne na nekomerčné účely.

### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „emisie skleníkových plynov“ sú uvoľňovanie oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), metánu (CH<sub>4</sub>) a oxidu dusného (N<sub>2</sub>O) do atmosféry;
2. „biopalivo“ je biopalivo v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 33 smernice (EÚ) 2018/2001;
3. „bioplyn“ je bioplyn v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 28 smernice (EÚ) 2018/2001;
4. „fosílna palivá vyrobené z odpadu“ sú fosílna palivá vyrobené z odpadu v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 35 smernice (EÚ) 2018/2001;
5. „palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu“ (RFNBO) sú palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 36 smernice (EÚ) 2018/2001;
6. „potravinárske a krmovinárske plodiny“ sú potravinárske a krmovinárske plodiny v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 40 smernice (EÚ) 2018/2001;
7. „technológia s nulovými emisiami“ je technológia, pri ktorej používaní na účely poskytovania energie lode neuvoľňujú do atmosféry tieto skleníkové plyny a látky znečisťujúce ovzdušie: oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>), metán (CH<sub>4</sub>), oxid dusný (N<sub>2</sub>O), oxidy síry (SO<sub>x</sub>), oxidy dusíka (NO<sub>x</sub>) a tuhé častice (PM);
8. „náhradné zdroje energie“ sú energia z obnoviteľných zdrojov vyrábaná na palube alebo elektrina dodávaná z pobrežného zásobovania elektrinou;
9. „vetrom asistovaný pohon“ je čiastočný alebo úplný pohon lode veternou energiou využívanou prostredníctvom veterných pohonných systémov, ako sú okrem iného rotory, šarkany (angl. kites), tvrdé či pevné plachty, mäkké plachty, sacie krídla alebo turbíny;



10. „prístav zastavenia“ je prístav, v ktorom sa lode zastavia na nakládku alebo vykládku nákladu alebo na nalodenie alebo vylozenie cestujúcich, s výnimkou zastávok výlučne na účely čerpania paliva, získania zásob, odpočinku posádky, zastavení v suchom doku alebo na účely opravenia lode a/alebo jej vybavenia; zastávok v prístave, pretože loď potrebuje pomoc alebo je v núdzovej situácii; transferov z lode na loď vykonávaných mimo prístavov; zastávok výlučne na účely útočiska pred nepriaznivým počasím alebo nevyhnutných pri pátracích a záchranných činnostiach; a zastávok kontajnerových lodí v susednom prístave na prekládku kontajnerov, ktorý je uvedený na zozname vo vykonávacom akte prijatom v súlade s článkom 2 ods. 2;
11. „plavba“ je plavba v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2015/757;
12. „najvzdialenejší región“ je územie uvedené v článku 349 ZFEÚ;
13. „spoločnosť“ je majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je napríklad manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku a súhlasila s tým, že prevezme všetky záväzky a povinnosti uložené Medzinárodným kódexom manažmentu pre bezpečnú prevádzku lodí a predchádzanie znečisťovaniu;
14. „hrubá priestornosť“ (GT) je hrubá priestornosť v tonách v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. e) nariadenia (EÚ) 2015/757;
15. „kotviaca loď“ je loď v kotvisku v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. n) nariadenia (EÚ) 2015/757;
16. „loď kotviaca mimo nábrežia“ je kotviaca loď, ktorá nie je uviazaná na nábreží;
17. „energia využitá na palube“ je množstvo energie vyjadrené v megajouloch (MJ), ktoré loď používa na pohon a na prevádzku akéhokoľvek palubného zariadenia na mori alebo v kotvisku;
18. „od zdroja po súprúd“ je metóda výpočtu emisií, ktorá zohľadňuje vplyv skleníkových plynov z výroby, prepravy, distribúcie a využívania energie na palube, a to aj počas spaľovania;
19. „intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube“ je množstvo emisií skleníkových plynov vyjadrené v gramoch ekvivalentu CO<sub>2</sub> a stanovené na základe metódy od zdroja po súprúd na MJ energie spotrebovanej na palube;
20. „emisný faktor“ je priemerná miera emisií skleníkových plynov súvisiaca s údajmi zo zdroja prúdenia o činnosti za predpokladu, že pri spaľovaní dochádza k úplnej oxidácii a pri všetkých ostatných chemických reakciách k úplnej premene;
21. „ľadová trieda“ je označenie pridelené lodi príslušným vnútroštátnym orgánom vlajkového štátu alebo organizáciou uznanou daným štátom, ktoré potvrdzuje, že loď je určená na plavbu v podmienkach morského ľadu;
22. „hranica ľadu“ je hranica v ktoromkoľvek danom čase medzi otvoreným morom a morským ľadom akéhokoľvek druhu, pevným alebo plávajúcim, ako sa stanovuje bode 4.4.8 nomenklatúry Svetovej meteorologickej organizácie týkajúcej sa morského ľadu z marca 2014;
23. „plavba v podmienkach ľadu“ je plavba lode, ktorá má ľadovú triedu, v morskej oblasti za hranicou ľadu;
24. „pobrežné zásobovanie elektrinou“ (OPS) je systém na dodávanie elektriny kotviacim lodiam, pri nízkom alebo vysokom napätí, vo forme striedavého alebo jednosmerného prúdu, vrátane lodných a prístavných zariadení, pripojený priamo k hlavnému rozvodnému panelu lode na účely napájania hotela, prevádzkovej záťaže alebo nabíjania sekundárnych batérií;
25. „spotreba elektriny počas kotvenia“ je spotreba elektriny kotviacej lode na účely uspokojenia všetkých energetických potrieb na základe elektriny na palube;

26. „stanovená celková spotreba elektriny kotviacej lode“ je najvyššia hodnota celkovej spotreby elektriny kotviacej lode vrátane záťaže súvisiacej s hotelovými službami a manipuláciou s nákladom, vyjadrená v kilowattoch;
27. „overovateľ“ je právnická osoba vykonávajúca overovacie činnosti, ktorá je akreditovaná vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 a tohto nariadenia;
28. „dokument FuelEU o súlade“ je dokument určený pre konkrétnu loď, ktorý spoločnosti vydáva overovateľ a v ktorom sa potvrdzuje, že daná loď bola počas určeného nahlasovaného obdobia v súlade s týmto nariadením;
29. „osobná loď“ je osobná loď v zmysle článku 2 písm. i) smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/802 <sup>(23)</sup>;
30. „osobná výletná loď“ je osobná loď, ktorá nemá nákladnú palubu a je určená výlučne na komerčnú prepravu cestujúcich v ubytovacích zariadeniach počas plavby na mori;
31. „kontajnerová loď“ je loď určená výhradne na prepravu kontajnerov v ložnom priestore a na palube;
32. „nesúladne zastavenie v prístave“ je zastavenie v prístave, počas ktorého loď nespĺňa požiadavku stanovenú v článku 6 ods. 1 a na ktoré sa neuplatňuje žiadna z výnimiek stanovených v článku 6 ods. 5;
33. „najmenej priaznivý reťazec“ je reťazec výroby, ktorý sa použil v prípade akéhokoľvek daného paliva a ktorý má najvyššiu uhlíkovú náročnosť;
34. „ekvivalent CO<sub>2</sub>“ je metrický systém používaný na výpočet emisií CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> a N<sub>2</sub>O na základe ich potenciálu globálneho otepľovania tak, že sa množstvá CH<sub>4</sub> a N<sub>2</sub>O prepočítajú na ekvivalentné množstvo CO<sub>2</sub> s rovnakým potenciálom globálneho otepľovania;
35. „bilancia súladu“ je miera nadmerného alebo nedostatočného splnenia požiadaviek na súlad lode, pokiaľ ide o limity priemernej ročnej intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode alebo o čiastkový cieľ pre RFNBO, ktorá sa vypočíta v súlade s časťou A prílohy IV;
36. „nadbytok súladu“ je bilancia súladu s kladnou hodnotou;
37. „nedostatok súladu“ je bilancia súladu so zápornou hodnotou;
38. „celková združená bilancia súladu“ je súčet bilancií súladu všetkých združených lodí;
39. „riadiaci orgán prístavu“ je riadiaci orgán prístavu v zmysle vymedzenia v článku 2 bodu 5 nariadenia (EÚ) 2017/352;
40. „riadiaci štát“ je členský štát určený na základ uplatnenia článku 3gf ods. 1 smernice 2003/87/ES vo vzťahu k spoločnosti v zmysle tohto nariadenia, bez toho, aby bol dotknutý výber príslušných orgánov zodpovedných v rámci daného členského štátu;
41. „nahlasované obdobie“ je obdobie od 1. januára do 31. decembra roku, počas ktorého sa monitorujú a zaznamenávajú informácie uvedené v tomto nariadení, pričom údaje o plavbách, ktoré sa začnú a skončia v dvoch rôznych kalendárnych rokoch, sa započítavajú do dotknutého kalendárneho roka;
42. „overovacie obdobie“ je kalendárny rok, ktorý priamo nasleduje po nahlasovanom období.

<sup>(23)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/802 z 11. mája 2016 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách (Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58).

## Kapitola II

### Požiadavky na energiu využívanú na palube lodí

#### Článok 4

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

1. Ročná priemerná intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode počas nahlasovaného obdobia nesmie prekročiť limit stanovený v odseku 2.
2. Limit uvedený v odseku 1 sa vypočíta znížením referenčnej hodnoty 91,16 gramov ekvivalentu CO<sub>2</sub> na MJ o tento percentuálny podiel:
  - 2 % od 1. januára 2025;
  - 6 % od 1. januára 2030;
  - 14,5 % od 1. januára 2035;
  - 31 % od 1. januára 2040;
  - 62 % od 1. januára 2045;
  - 80 % od 1. januára 2050.
3. Intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode sa vypočíta ako množstvo emisií skleníkových plynov na jednotku energie v súlade s metodikou stanovenou v prílohe I.
4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 28 na účely zmeny prílohy II s cieľom zahrnúť do nej faktory emisií od zdroja po súprúd súvisiace s akýmkoľvek novými zdrojmi energie alebo upraviť existujúce emisné faktory s cieľom zabezpečiť súlad s budúcimi medzinárodnými normami alebo právnymi aktmi Únie v oblasti energetiky v súlade s najlepšími dostupnými vedeckými a technickými poznatkami.

#### Článok 5

#### Použitie palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu

1. Na výpočet intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode sa od 1. januára 2025 do 31. decembra 2033 môže použiť multiplikátor „2“ s cieľom odmeniť loď za používanie palív RFNBO. Metodika tohto výpočtu sa uvádza v prílohe I.
2. Komisia na základe údajov zaznamenaných v databáze FuelEU uvedenej v článku 19 a najneskôr 18 mesiacov po skončení každého nahlasovaného obdobia monitoruje, vypočítava a každoročne uverejňuje podiel palív RFNBO patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia na ročnej spotrebe energie na palube lodí.
3. Ak je podiel RFNBO uvedený v odseku 2 za nahlasované obdobie 2031 nižší ako 1 %, na tento podiel v ročnej spotrebe energie na palube lode sa od 1. januára 2034 uplatňuje s výhradou odseku 5 čiastkový cieľ 2 %.
4. Odsek 3 sa neuplatňuje, ak výsledky monitorovania podľa odseku 2, ktoré sú k dispozícii pred 1. januárom 2033, preukážu, že podiel uvedený v odseku 2 je vyšší ako 2 %.
5. Ak na základe monitorovacích činností uvedených v odseku 2 a po posúdení Komisiou existujú dôkazy o nedostatočnej výrobnnej kapacite a dostupnosti palív RFNBO pre odvetvie námornej dopravy, o nerovnomernom geografickom rozložení alebo príliš vysokej cene týchto palív, čiastkový cieľ stanovený v odseku 3 sa neuplatňuje.

6. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých spresní kritériá posudzovania stanoveného v odseku 5 a metódu výpočtu koeficientu cenového rozdielu medzi palivami RFNBO a fosílnymi palivami z poľa 14 tabuľky, ktorá sa uvádza v časti B prílohy IV. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 28 s cieľom:

- a) doplniť odsek 5 tohto článku o dodatočné prvky;
- b) informovať o neuplatniteľnosti čiastkového cieľa uvedeného v odseku 3 tohto článku, ktorá vyplýva z monitorovania uvedeného v odseku 2 tohto článku alebo z posúdenia uvedeného v odseku 5 tohto článku.

8. V prípade, že sa čiastkový cieľ uvedený v odseku 3 tohto článku uplatňuje, Komisia do 31. decembra 2033 prijme vykonávacie akty s cieľom bližšie určiť pravidlá uplatňovania odseku 3 tohto článku, pokiaľ ide o:

- a) overovanie a výpočet, ako sa uvádza v článku 16;
- b) uplatniteľné mechanizmy flexibility stanovené v článkoch 20 a 21;
- c) uplatniteľné sankcie FuelEU, ako sa uvádza v článku 23 a prílohe IV.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

9. Čiastkový cieľ uvedený v odseku 3 tohto článku, ak je uplatniteľný, sa neuplatňuje na loď, ktorá preukáže, že rovnaký podiel ročnej spotreby energie na palube dosahujú iné palivá, ktoré zabezpečujú rovnocenné úspory emisií skleníkových plynov a sú certifikované podľa článku 10 tohto nariadenia, a to s výnimkou biopalív uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001.

10. Tento článok sa neuplatňuje na podiel ročnej spotreby energie na palube lodí pochádzajúcich z OPS.

#### Článok 6

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

1. Od 1. januára 2030 sa loď uviazaná na nábreží v prístave zastavenia, na ktorý sa vzťahuje článok 9 nariadenia (EÚ) 2023/1804, a ktorý patrí do jurisdikcie členského štátu, pripojí k OPS a používa ho na pokrytie celej svojej spotreby elektriny počas kotvenia.

2. Od 1. januára 2035 sa loď uviazaná na nábreží v prístave zastavenia, na ktorý sa nevzťahuje článok 9 nariadenia (EÚ) 2023/1804, a ktorý patrí do jurisdikcie členského štátu, a ak je prístavisko vybavené dostupným OPS, k nemu pripojí a používa ho na pokrytie celej svojej spotreby elektriny počas kotvenia.

3. V období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2034 môže členský štát po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami a v náležitom prípade aj s riadiacim orgánom prístavu rozhodnúť, že loď uviazaná na nábreží v prístave zastavenia podliehajúcom jeho právomoci, na ktorý sa nevzťahuje článok 9 nariadenia (EÚ) 2023/1804, alebo v určitých častiach takéhoto prístavu sa pripojí k OPS a používa ho na pokrytie celej svojej spotreby elektriny počas kotvenia. Členský štát oznámi svoje rozhodnutie o uložení takejto požiadavky Komisii rok pred začatím jej uplatňovania. Takéto rozhodnutie sa musí uplatňovať od začiatku nahlasovaného obdobia. Komisia informácie uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a zverejní aktualizovaný zoznam dotknutých prístavov. Takýto zoznam musí byť ľahko dostupný.

4. Odseky 1, 2 a 3 sa uplatňujú na:

- a) kontajnerové lode;
- b) osobné lode.

5. Odseky 1, 2 a 3 sa neuplatňujú na lode, ktoré:
- a) sú uviazané na nábreží menej ako dve hodiny, pričom tento čas sa počíta podľa času príchodu a času odchodu, ktoré sa monitorujú a zaznamenávajú v súlade s článkom 15;
  - b) používajú technológie s nulovými emisiami, ktoré sú v súlade so všeobecnými požiadavkami na takéto technológie stanovenými v prílohe III a sú uvedené a špecifikované v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých v súlade s odsekmi 6 a 7 tohto článku, a to na všetku svoju spotrebu elektriny počas kotvenia, keď sú uviazané na nábreží;
  - c) v dôsledku nepredvídaných okolností, ktoré loď nemôže ovplyvniť, musia uskutočniť neplánované zastavenie v prístave, ktoré nie je systematické, a to z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori, okrem tých dôvodov, na ktoré sa už vzťahuje výnimka podľa článku 3 bodu 10;
  - d) nie sú schopné pripojiť sa k OPS z dôvodu nedostupnosti miest pripojenia k OPS v prístave;
  - e) sa nemôžu pripojiť k OPS, pretože je výnimočne ohrozená stabilita elektrizačnej sústavy, keďže na uspokojenie spotreby elektriny týchto lodí počas kotvenia nie je dost' dostupnej pobrežnej energie;
  - f) sa nemôžu pripojiť k OPS, pretože pobrežné zariadenie v prístave nie je kompatibilné s palubným elektrickým zariadením, pod podmienkou, že zariadenie na palube lode pre pobrežné pripojenie je certifikované v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými v prílohe II k nariadeniu (EÚ)2023/1804 pre pobrežné pripojovacie systémy námorných lodí;
  - g) počas obmedzeného časového obdobia potrebujú používať energiu vyrobenú na palube, a to v núdzových situáciách, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie života, lode, životného prostredia alebo z iných dôvodov vyššej moci;
  - h) sú síce pripojené k OPS, ale počas obdobia obmedzeného na nevyhnutné minimum potrebujú používať palubnú výrobu energie na účely skúšok údržby alebo funkčných skúšok vykonávaných na žiadosť úradníka príslušného orgánu alebo zástupcu uznanej organizácie vykonávajúcej prehliadku alebo inšpekciu.
6. Komisia je splnomocnená prijímať a pravidelne aktualizovať delegované akty v súlade s článkom 28 s cieľom meniť nevyčerpávajúcu tabuľku uvedenú v prílohe III doplnením o ďalšie technológie s nulovými emisiami v zmysle článku 3 bodu 7.
7. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť podrobné akceptačné kritériá vrátane vymedzenia systémových hraníc a požiadaviek na certifikáciu, ktoré sa majú považovať za splňajúce všeobecné požiadavky na technológie s nulovými emisiami stanovené v prílohe III vrátane jej budúcich aktualizácií.

Pokiaľ ide o zoznam existujúcich technológií stanovený v prílohe III, uvedené vykonávacie akty sa v náležitých prípadoch prijímú do 30. júna 2024. Pokiaľ ide o akékoľvek nové technológie, ktoré sú k dispozícii ako ďalšie k technológiám už uvedeným v prílohe III, uvedené vykonávacie akty sa prijímú bez zbytočného odkladu.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

8. Lode pred vstupom do prístavov vopred informujú príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia alebo akýkoľvek riadne oprávnený subjekt o svojom zámere pripojiť sa k OPS alebo o svojom zámere použiť technológiu s nulovými emisiami v súlade s odsekom 5 písm. b). Lode, ktoré majú v úmysle pripojiť sa k OPS, taktiež uvedú množstvo energie, ktorú budú pravdepodobne potrebovať počas zastavenia v prístave.

Len čo príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia alebo akýkoľvek riadne oprávnený subjekt prijme informácie z lode, pokiaľ ide o pripojenie k OPS uvedené v prvom pododseku, potvrdí lodi, či je pripojenie k OPS dostupné.

Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých bližšie určí informácie, ktoré sa majú poskytovať v súlade s prvým a druhým pododsekom, ako aj postup poskytovania týchto informácií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

9. Príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia alebo akýkoľvek riadne oprávnený subjekt, v náležitom prípade po konzultácii s riadiacim orgánom prístavu, bezodkladne stanoví a zaznamená do databázy FuelEU tieto informácie:

- a) uplatňovanie výnimky stanovenej v odseku 5;
- b) nesúlad lode s požiadavkami stanovenými v odsekoch 1, 2 a 3, ak sa neuplatňuje žiadna z výnimiek uvedených v odseku 5.

10. Od 1. januára 2035 je v prístavoch, na ktoré sa vzťahujú požiadavky článku 9 nariadenia (EÚ) 2023/1804, možné uplatňovať výnimky stanovené v odseku 5 písm. d), e) a f) len na počet zastavení v prístave zodpovedajúci maximálne 10 % všetkých zastavení lode v prístavoch, ku ktorým došlo počas nahlasovaného obdobia, pričom tento počet sa v relevantnom prípade zaokrúhli na najbližšie celé číslo, alebo len na maximálne 10 zastavení v prístave počas príslušného nahlasovaného obdobia, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia.

Zastavenie v prístave sa na účely splnenia tohto ustanovenia nezapočítava, ak spoločnosť na základe výmeny informácií uvedených v ods. 8 preukáže, že nemohla odôvodnene vedieť, že loď nebude schopná pripojiť sa k OPS z ktoréhokoľvek z dôvodov uvedených v odseku 5 písm. d), e) alebo f).

11. Členský štát môže rozhodnúť, že v prístave alebo v určitých častiach prístavu podliehajúceho jeho právomoci sa na kontajnerové lode alebo osobné lode kotviace mimo nábrežia vzťahujú rovnaké povinnosti, ako sa podľa tohto nariadenia vzťahujú na lode uviazané na nábreží. Členský štát oznámi svoje rozhodnutie o uložení takejto požiadavky Komisii rok pred začatím jej uplatňovania. Takéto rozhodnutie sa musí uplatňovať od začiatku nahlasovaného obdobia. Komisia informácie uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a zverejní aktualizovaný zoznam dotknutých prístavov. Takýto zoznam musí byť ľahko dostupný.

### Kapitola III

#### Spoločné zásady a certifikácia

##### Článok 7

#### Spoločné zásady monitorovania a nahlasovania

1. V súlade s článkami 8, 9 a 10 spoločnosti za každú svoju loď monitorujú a nahlasujú relevantné údaje počas nahlasovaného obdobia. Spoločnosti vykonávajú uvedené monitorovanie a nahlasovanie v každom prístave podliehajúcom právomoci členského štátu a v súvislosti s každou plavbou uvedenou v článku 2 ods. 1.

2. Monitorovanie a nahlasovanie je úplné a zahŕňa energiu, ktorá sa využíva na palube lodí kedykoľvek, či už na mori, alebo keď kotvia. Spoločnosti uplatňujú vhodné opatrenia, aby počas nahlasovaného obdobia predišli akejkoľvek absencii údajov.

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

4. Spoločnosti získavajú, analyzujú a aspoň päť rokov uchovávajú všetky údaje a dokumentáciu z monitorovania vrátane predpokladov, referencií, emisných faktorov, dodacích listov pre nádrž lode vyplnených v súlade s prílohou I a údajov o činnosti, ako aj všetkých iných informácií potrebných na overenie súladu s týmto nariadením, a to transparentným a presným spôsobom v papierovej alebo elektronickej forme, aby overovateľ mohol určiť intenzitu skleníkových plynov z energie využívanej na palube lodí.

5. Pri vykonávaní činností monitorovania a nahlasovania stanovených v článkoch 8, 9, 10 a 15 tohto nariadenia sa v prípade potreby použijú informácie a údaje zozbierané na účely nariadenia (EÚ) 2015/757.

## Článok 8

### Plán monitorovania

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

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

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

- a) identifikačné údaje o lodi a druh lode vrátane jej názvu, jej identifikačného čísla podľa Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), jej prístavu registrácie alebo domovského prístavu a mena/názvu vlastníka lode;
- b) názov spoločnosti a adresu, telefónne číslo a e-mail kontaktnej osoby;
- c) opis systémov konverzie energie inštalovaných na palube a súvisiaci výkon vyjadrený v megawattoch (MW);
- d) v prípade lodí uvedených v článku 6 ods. 4 písm. b) opis noriem a charakteristík vybavenia, ktoré umožňuje pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrinou, alebo technológie s nulovými emisiami;
- e) hodnotu stanovenej celkovej spotreby elektriny kotviacej lode, ako sa uvádza v jej bilancii elektrického zaťaženia alebo v štúdiu o elektrickom zaťažení, ktoré sa používajú na preukázanie súladu s predpismi 40 a 41 kapitoly II-1 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS), ako boli schválené jej vlajkovým úradom alebo uznanou organizáciou v zmysle kódexu IMO pre uznané organizácie prijaté rezolúciami MEPC.237(65) a MSC.349(92). Ak loď nie je schopná poskytnúť tento údaj, do úvahy sa berie hodnota rovná 25 % celkového maximálneho nepretržitého výkonu hlavných motorov lode, ako sa uvádza v ich osvedčení EIAPP vydanom v rámci uplatňovania Medzinárodného dohovoru o zabránení nečisteniu z lodí (MARPOL), alebo ak sa pri motoroch nevyžaduje osvedčenie EIAPP, na údajovom štítku motorov;
- f) opis zamýšľaných zdrojov energie, ktoré sa majú použiť na palube počas plavby a v kotvisku s cieľom splniť požiadavky stanovené v článkoch 4 a 6;
- g) opis postupov monitorovania spotreby paliva lode, ako aj energie dodávanej z náhradných zdrojov energie alebo technológie s nulovými emisiami;
- h) opis postupov monitorovania a nahlasovania emisných faktorov od zdroja po palivový tank a od palivového tanku po súprúd, pokiaľ ide o energiu, ktorá sa má využívať na palube, v súlade s metódami uvedenými v článku 10 a v prílohách I a II;

- i) opis postupov použitých na monitorovanie úplnosti zoznamu plavieb;
- j) opis postupov používaných na určenie údajov o činnosti za každú plavbu vrátane postupov, povinností, vzorcov a zdrojov údajov na určenie a zaznamenávanie času stráveného na mori medzi prístavom odchodu a prístavom príchodu a času stráveného v kotvisku;
- k) opis postupov, systémov a povinností použitých na aktualizáciu akýchkoľvek údajov uvedených v pláne monitorovania v priebehu nahlasovaného obdobia;
- l) opis metódy, ktorá sa použije na určenie náhradných údajov, ktoré sa môžu použiť na doplnenie chýbajúcich údajov alebo na identifikáciu a opravu chýb v údajoch;
- m) záznamový list revízií na zaznamenávanie všetkých podrobností o vykonaných revíziách;
- n) ak spoločnosť žiada o vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená ťadovou triedou lode, z výpočtu bilancie súladu stanovenej v prílohe IV, informácie o ťadovej triede lode;
- o) ak spoločnosť žiada o vylúčenie dodatočnej energie spotrebovanej v dôsledku plavby v podmienkach ťadu z výpočtu bilancie súladu stanovenej v prílohe IV, informácie o ťadovej triede lode a opis overiteľného postupu monitorovania vzdialenosti preplávanej počas celej plavby, ako aj vzdialenosti preplávanej v podmienkach ťadu, dátum, čas a polohu pri vplávaní do ťadových podmienok a pri vyplávaní z nich a spotrebu paliva pri plavbe v podmienkach ťadu;
- p) pre loď vybavenú vetrom asistovaným pohonom opis inštalovaného zariadenia na veterný pohon na palube a hodnôt  $P_{Wind}$  and  $P_{Prop}$ , ako sa vymedzujú v prílohe I.

4. Spoločnosti použijú štandardizované plány monitorovania založené na vzorových dokumentoch. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých určí tieto vzory vrátane technických pravidiel ich jednotného uplatňovania. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

## Článok 9

### Zmeny plánu monitorovania

1. Spoločnosti pravidelne kontrolujú, a to najmenej raz ročne, či plán monitorovania lode zodpovedá charakteru a fungovaniu lode a či je možné zlepšiť, opraviť alebo aktualizovať akékoľvek údaje, ktoré obsahuje.
2. Spoločnosti bez zbytočného odkladu vykonávajú zmeny plánu monitorovania, ak nastane ktorýkoľvek z týchto prípadov:
  - a) zmena spoločnosti;
  - b) začnú sa používať nové systémy konverzie energie, nové druhy energie, nové systémy na pripojenie k OPS alebo nové náhradné zdroje energie či nové technológie s nulovými emisiami;
  - c) zmena dostupnosti údajov v dôsledku používania nových druhov meracích zariadení, nových metód odberu vzoriek alebo metód analýzy alebo z iných dôvodov môže ovplyvniť presnosť zozbieraných údajov;
  - d) spoločnosti, overovatelia alebo príslušné orgány zistia, že údaje vyplývajúce z použitej metódy monitorovania sú nesprávne;
  - e) overovatelia zistia, že ktorákoľvek časť plánu monitorovania nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, a overovateľ od spoločnosti vyžaduje, aby ho zrevidovala v súlade s článkom 11 ods. 1;



- f) spoločnosti, overovatelia alebo príslušné orgány zistia, že metódy na predchádzanie chýbajúcim údajom a identifikáciu chýb v údajoch nie sú dostatočné na zabezpečenie presnosti, úplnosti a transparentnosti údajov.
3. Spoločnosti bez zbytočného odkladu oznámia overovateľom všetky návrhy na zmenu plánu monitorovania.

### Článok 10

#### Certifikácia palív a emisné faktory

1. Ak sa biopalivá, bioplyn, RFNBO a fosílna palivá vyrobené z odpadu vymedzené v smernici (EÚ) 2018/2001 majú zohľadniť na účely uvedené v článku 4 ods. 1 tohto nariadenia, uplatňujú sa tieto pravidlá:
- a) biopalivá a bioplyn, ktoré nie sú v súlade s kritériami udržateľnosti a úspory skleníkových plynov stanovenými v článku 29 smernice (EÚ) 2018/2001 alebo ktoré sa vyrábajú z potravinárskych a krmovínarských plodín, sa považujú za palivá, ktoré majú rovnaké emisné faktory ako najmenej priaznivý reťazec výroby fosílnych palív pre daný druh paliva;
- b) RFNBO a fosílna palivá vyrobené z odpadu, ktoré nie sú v súlade s prahovou hodnotou pre úspory emisií skleníkových plynov stanovenou v článku 25 ods. 2 smernice (EÚ) 2018/2001, sa považujú za palivá, ktoré majú rovnaké emisné faktory ako najmenej priaznivý reťazec výroby fosílnych palív pre daný druh paliva.
2. Palivá, na ktoré sa nevzťahuje odsek 1, sa považujú za palivá, ktoré majú rovnaké emisné faktory ako najmenej priaznivý reťazec výroby fosílnych palív pre daný druh paliva, pokiaľ neboli certifikované v súlade s právnymi aktmi Únie týkajúcimi sa vnútorného trhu s obnoviteľnými plynmi a zemným plynom a vodíkom, ktorými sa stanovuje prahová hodnota pre úspory emisií skleníkových plynov a súvisiaca metodika na výpočet emisií skleníkových plynov z výroby takýchto palív.
3. Spoločnosti na základe dodacích listov pre nádrže lode vyplnených v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu poskytnú presné, úplné a spoľahlivé údaje o intenzite emisií skleníkových plynov a vlastnostiach týkajúcich sa udržateľnosti palív, ktoré sa majú zohľadniť na účely uvedené v článku 4 ods. 1 tohto nariadenia a ktoré boli certifikované v rámci schémy, ktorú uznáva Komisia v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001 alebo v uplatniteľnom prípade v súlade s príslušnými ustanoveniami právnych aktov Únie týkajúcich sa vnútorného trhu s obnoviteľnými plynmi a zemným plynom a vodíkom.
4. Spoločnosti sa nesmú odkloniť od predvolených hodnôt emisných faktorov od zdroja po palivový tank stanovených v prílohe II k tomuto nariadeniu pre fosílna palivá. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od predvolených hodnôt emisných faktorov od zdroja po palivový tank stanovených v prílohe II k tomuto nariadeniu za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované v rámci schémy uznanej Komisiou. Táto certifikácia sa vykonáva v prípade biopalív, bioplynu, palív RFNBO a fosílnych palív vyrobených z odpadu v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001 alebo v uplatniteľnom prípade v súlade s príslušnými ustanoveniami právnych aktov Únie týkajúcich sa vnútorného trhu s obnoviteľnými plynmi a zemným plynom a vodíkom.
5. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od predvolených hodnôt pre emisné faktory od palivového tanku po súprúd, ktoré sú stanovené v prílohe II, s výnimkou emisných faktorov CO<sub>2</sub> od palivového tanku po súprúd pre fosílna palivá, za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované prostredníctvom laboratórnych skúšok alebo priamym meraním emisií.
6. Komisia prijme vykonávacie akty s cieľom spresniť, ktoré medzinárodné normy a certifikačné údaje sú akceptované na preukázanie skutočných emisných faktorov od palivového tanku po súprúd. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

## Kapitola IV

### Overovanie a akreditácia

#### Článok 11

#### Posúdenie plánu monitorovania a zmeneného plánu monitorovania

1. Pri každej lodi a v prípade zmeny overovateľa posudzuje overovateľ súlad plánu monitorovania s požiadavkami stanovenými v článkoch 7, 8 a 9. Ak sa v posúdení overovateľa zistí nesúlad s uvedenými požiadavkami, dotknutá spoločnosť svoj plán monitorovania zodpovedajúcim spôsobom bez zbytočného odkladu zreviduje a tento zrevidovaný plán monitorovania predloží na záverečné posúdenie overovateľovi pred začiatkom nahlasovaného obdobia. Dotknutá spoločnosť sa s overovateľom dohodne na dĺžke lehoty potrebnej na vykonanie týchto revízií. Uvedená lehota nesmie v žiadnom prípade presiahnuť začiatok nahlasovaného obdobia.
2. Zmeny plánu monitorovania podľa článku 9 ods. 2 písm. b), c) a d) podliehajú posúdeniu overovateľom. Po tomto posúdení overovateľ oznámi dotknutej spoločnosti, či sú tieto zmeny v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 7, 8 a 9.
3. Po uspokojivom posúdení plánu monitorovania a zmeneného plánu monitorovania ich overovateľ zaznamená do databázy FuelEU. Plán monitorovania a zmenený plán monitorovania sú prístupné riadiacemu štátu.

#### Článok 12

#### Všeobecné povinnosti a zásady pre overovateľov

1. Overovateľ je nezávislý od spoločnosti alebo prevádzkovateľa lode a vo verejnom záujme vykonáva činnosti, ktoré sa požadujú podľa tohto nariadenia. Na tento účel a s cieľom vyhnúť sa potenciálnym konfliktom záujmov overovateľ ani akákoľvek strana právnickej osoby, ktorej je súčasťou, nie je spoločnosťou, prevádzkovateľom lode ani vlastníkom spoločnosti. Overovateľ navyše nie je vo vlastníctve spoločnosti, prevádzkovateľa lode či vlastníka spoločnosti, ani nemá so spoločnosťou vzťahy, ktoré by mohli ovplyvniť jeho nezávislosť a nestrannosť.
2. Overovateľ posúdi spoľahlivosť, dôveryhodnosť, presnosť a úplnosť údajov a informácií týkajúcich sa množstva, typu a emisného faktora energie využívanej na palube lodí, a to najmä:
  - a) priradenie spotreby paliva a využívania náhradných zdrojov energie jednotlivým plavbám a kotveníu;
  - b) nahlásené údaje o spotrebe paliva a súvisiace merania a výpočty;
  - c) výber a použitie emisných faktorov;
  - d) využívanie OPS alebo uplatňovanie ktorejkoľvek z výnimiek zaznamenaných v databáze FuelEU v súlade s článkom 6 ods. 9 písm. a);
  - e) informácie požadované podľa článku 10 ods. 3.
3. Posúdenie uvedené v odseku 2 vychádza z týchto kritérií:
  - a) či sú nahlásené údaje koherentné z hľadiska odhadov založených na údajoch o sledovaní lode a charakteristikách lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora;
  - b) či nahlásené údaje neobsahujú nezrovnalosti, predovšetkým pri porovnaní celkového objemu paliva, ktoré ročne nakúpili jednotlivé lode, a celkovej spotreby paliva počas plavieb;

- c) či sa zber údajov vykonal v súlade s uplatniteľnými pravidlami; a
- d) či sú príslušné záznamy o lodi úplné a konzistentné.

### Článok 13

#### Postup overovania

1. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s procesom monitorovania a nahlasovania prostredníctvom porovnania nahláseného množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí s odhadmi vychádzajúcimi z údajov o sledovaní lode a charakteristik lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora. Ak sa zistia značné odchýlky, overovateľ vykoná ďalšie analýzy.
2. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s rôznymi krokmi výpočtu prostredníctvom preskúmania všetkých zdrojov údajov a metodík, ktoré dotknutá spoločnosť použila.
3. Overovateľ vezme do úvahy všetky účinné metódy kontroly rizík, ktoré dotknutá spoločnosť použila na zníženie miery neistoty spojenej s presnosťou špecifickou pre použité metódy monitorovania.
4. Na žiadosť overovateľa dotknutá spoločnosť poskytne akékoľvek dodatočné informácie, ktoré overovateľovi umožnia vykonávať jeho overovacie činnosti. Ak je to potrebné na určenie spoľahlivosti, dôveryhodnosti, presnosti a úplnosti nahlásených údajov a informácií, overovateľ počas procesu overovania vykonáva kontroly. V prípade pochybností môže overovateľ vykonať návštevy v priestoroch spoločnosti alebo na palube lode. Spoločnosť umožní overovateľovi vstup do priestorov spoločnosti alebo lode s cieľom uľahčiť overovacie činnosti.
5. Komisia prijme vykonávacie akty s cieľom bližšie určiť pravidlá overovacích činností uvedených v tomto nariadení, aspoň pokiaľ ide o tieto prvky: právomoci overovateľov; dokumenty, ktoré majú spoločnosti poskytnúť overovateľom; posúdenie súladu plánu monitorovania a zmeneného plánu monitorovania; vyhodnotenie rizika vrátane kontrol, ktoré majú vykonať overovatelia; overenie správy FuelEU uvedenej v článku 15 ods. 3; úroveň významnosti; primerané uistenie overovateľov; skreslené údaje a nesúlad; obsah správy o overení; odporúčania na zlepšenia; návštevy na mieste a komunikáciu medzi spoločnosťami, overovateľmi, príslušnými orgánmi a Komisiou. Pravidlá stanovené v uvedených vykonávacích aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článkoch 11 a 12 a v tomto článku a na príslušných medzinárodne uznávaných normách. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

### Článok 14

#### Akreditácia overovateľov

1. Podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 akredituje overovateľov na overovacie činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vnútroštátny akreditačný orgán. Vnútroštátny akreditačný orgán do konca každého roka oznámi Komisii zoznam akreditovaných overovateľov spolu so všetkými relevantnými kontaktnými informáciami.
2. Ak sa v tomto nariadení neuvádzajú žiadne konkrétne ustanovenia týkajúce sa akreditácie overovateľov, uplatňujú sa príslušné ustanovenia nariadenia (ES) č. 765/2008.
3. Overovatelia majú vždy k dispozícii dostatočné prostriedky a personál primerané veľkosti flotily, v súvislosti s ktorou vykonávajú overovacie činnosti podľa tohto nariadenia. Overovatelia majú predovšetkým a za každých okolností dostatočné odborné znalosti, najmä v oblasti námornej dopravy, aby mohli vykonávať úlohy požadované podľa tohto nariadenia. Sú schopní priradiť prostriedky a personál na akékoľvek pracovisko podľa toho, kedy a ako si to vyžaduje plnenie úloh podľa tohto nariadenia.

4. Každý príslušný orgán, ktorý zistí nesúlad v činnostiach overovateľa v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, informuje príslušný orgán členského štátu vnútroštátneho akreditačného orgánu, ktorý daného overovateľa akreditoval. Príslušný orgán členského štátu vnútroštátneho akreditačného orgánu požiada svoj vnútroštátny akreditačný orgán, aby uvedené informácie zohľadnil v rámci svojich činností dohľadu.

5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 28 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením ďalších metód a kritérií akreditácie overovateľov, aspoň pokiaľ ide o tieto prvky: žiadosť o akreditáciu na overovacie činnosti v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia; posudzovanie overovateľov vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi; činnosti dohľadu vykonávané vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi s cieľom potvrdiť pokračovanie akreditácie; administratívne opatrenia, ktoré sa majú prijať v prípade, že overovateľ nespĺňa požiadavky tohto nariadenia; a požiadavky na vnútroštátne akreditačné orgány, aby boli spôsobilé poskytovať overovateľom akreditáciu na overovacie činnosti v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, vrátane odkazu na harmonizované normy. Metódy a kritériá stanovené v takýchto delegovaných aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článkoch 11, 12 a 13 a na príslušných medzinárodne uznávaných normách.

## Kapitola V

### Zaznamenávanie, overovanie, nahlasovanie a posudzovanie súladu

#### Článok 15

### Monitorovanie a zaznamenávanie

1. Na základe plánu monitorovania uvedeného v článku 8 a po posúdení tohto plánu overovateľom spoločnosti od 1. januára 2025 monitorujú a zaznamenávajú za každú loď, ktorá prichádza do prístavu zastavenia alebo z neho odchádza, a za každú plavbu uvedenú v článku 2 ods. 1, tieto informácie:

- a) prístav odchodu a prístav príchodu vrátane dátumu a času odchodu a príchodu a čas strávený v kotvisku;
- b) v prípade každej lode, na ktorú sa vzťahuje článok 6 ods. 1, pripojenie k OPS a jeho využívanie alebo prípadne uplatňovanie ktorejkoľvek z výnimiek uvedených v článku 6 ods. 5 a potvrdených podľa článku 6 ods. 9 písm. a);
- c) množstvo každého druhu paliva spotrebovaného pri kotvení a na mori;
- d) množstvo elektriny dodanej lodi prostredníctvom OPS;
- e) pre každý typ paliva spotrebovaného pri kotvení a na mori: emisný faktor od zdroja po palivový tank, emisné faktory od palivového tanku po súprúd v prípade spáleného paliva a emisné faktory od palivového tanku po súprúd v prípade uniknutého paliva, zodpovedajúce rozličným jednotkám, ktoré spotrebúvajú palivo na palube, a pokrývajúce všetky relevantné skleníkové plyny;
- f) objem každého typu náhradného zdroja energie spotrebovanej pri kotvení a na mori;
- g) ťadovú triedu lode, ak spoločnosť žiada o vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená ťadovou triedou lode, z výpočtu bilancie súladu stanovenej v prílohe IV, pričom použije odporúčanie Komisie pre ochranu baltského morského prostredia (HELCOM) 25/7 o bezpečnosti zimnej plavby v Baltskom mori s cieľom stanoviť súlad medzi ťadovými triedami;
- h) ťadovú triedu lode, dátum, čas a polohu pri vplávaní do ťadových podmienok a pri vyplávaní z nich, množstvo každého druhu paliva spotrebovaného pri plavbe v podmienkach ťadu, vzdialenosť preplávanú v podmienkach ťadu, ako aj celkovú vzdialenosť prekonanú pri všetkých plavbách za nahlasované obdobie, ak spoločnosť žiada o vylúčenie dodatočnej energie, ktorej spotreba je spôsobená plavbou v podmienkach ťadu, z výpočtu bilancie súladu stanovenej v prílohe IV.

2. Spoločnosti zaznamenávajú informácie a údaje uvedené v odseku 1 včasným a transparentným spôsobom, pričom ich každoročne zhrnú s cieľom umožniť overovateľovi overiť súlad s týmto nariadením.
3. Do 31. januára overovacieho obdobia spoločnosti predložia overovateľovi za jednotlivé lode správu (ďalej len „správa FuelEU“), ktorá obsahuje všetky informácie uvedené v odseku 1 tohto článku a údaje a dokumentáciu z monitorovania uvedené v článku 7 ods. 4 za nahlasované obdobie.
4. V prípade prevodu lode z jednej spoločnosti na druhú:
  - a) prevádzajúca spoločnosť oznámi overovateľovi informácie uvedené v odseku 1 tohto článku za obdobie, počas ktorého mala zodpovednosť za prevádzku lode;
  - b) podľa možnosti čo najskôr k dátumu ukončenia prevodu a najneskôr mesiac po jeho ukončení overovateľ, ktorý vykonal overovacie činnosti týkajúce sa lode v zodpovednosti prevádzajúcej spoločnosti, informácie uvedené v písmene a) overí a zaznamená do databázy FuelEU v súlade s článkom 16; a
  - c) bez toho, aby boli dotknuté písmená a) a b), spoločnosť, ktorá má zodpovednosť za prevádzku lode k 31. decembru nahlasovaného obdobia, je zodpovedná za súlad lode s požiadavkami článkov 4 a 6 za celé nahlasované obdobie, počas ktorého sa uskutočnil prevod alebo viacnásobné prevody.

#### Článok 16

### Overovanie a výpočet

1. Po overení podľa článkov 11, 12 a 13 overovateľ posúdi kvalitu, úplnosť a presnosť správy FuelEU. Na tento účel overovateľ použije všetky informácie obsiahnuté v databáze FuelEU vrátane informácií poskytnutých o zastaveniach v prístave v súlade s článkom 6.
2. Ak sa v overovacom posúdení uvedenom v odseku 1 na základe primeraného uistenia zo strany overovateľa dospeje k záveru, že správa FuelEU neobsahuje podstatne skreslené údaje alebo nesúlad, overovateľ dotknutej spoločnosti oznámi správu o overení, v ktorej sa uvedie, že správa FuelEU je v súlade s týmto nariadením. V správe o overení sa uvedú všetky skutočnosti súvisiace s činnosťou, ktorú vykonal overovateľ.
3. Ak sa v rámci overovacieho posudzovania zistia skreslené údaje alebo nesúlad s týmto nariadením, overovateľ o tom včas informuje dotknutú spoločnosť. Spoločnosť bez zbytočného odkladu opraví skreslené údaje či nesúlad tak, aby umožnila včasné ukončenie procesu overovania, a overovateľovi predloží zmenenú správu FuelEU, ako aj akékoľvek ďalšie informácie potrebné na opravu zistených a skreslených údajov alebo nesúladu. Overovateľ vo svojej správe o overení uvedie, či je zmenená správa FuelEU v súlade s týmto nariadením. Ak oznámené skreslené údaje alebo nesúlad neboli opravené a vedú k podstatnému skresleniu údajov, overovateľ oznámi spoločnosti správu o overení, v ktorej uvedie, že správa FuelEU nie je v súlade s týmto nariadením.
4. Na základe správy FuelEU, ktorá je v súlade s týmto nariadením, overovateľ vypočíta:
  - a) pomocou metódy uvedenej v prílohe I ročnú priemernú intenzitu skleníkových plynov z energie využívanej na palube príslušnej lode;
  - b) pomocou vzorca uvedeného v časti A prílohy IV bilanciu súladu lode;

- c) počet nesúladných zastavení v prístave v predchádzajúcom nahlasovanom období vrátane času stráveného uviazaním na nábreží a prípadne v súlade s článkom 6 ods. 9 kotvením mimo nábrežia, a to za každé zastavenie lode v prístave, ktoré nie je v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 6;
- d) množstvo ročnej spotreby energie na palube lode s výnimkou energie z OPS;
- e) množstvo ročnej spotreby energie na palube lode z RFNBO.

5. Do 31. marca overovacieho obdobia overovateľ oznámi spoločnosti informácie uvedené v odseku 4 a zaznamená do databázy FuelEU správu FuelEU, ktorá je v súlade s týmto nariadením, správu o overení a informácie uvedené v odseku 4.

Všetky informácie zaznamenané v databáze FuelEU sú prístupné riadiacemu štátu.

#### Článok 17

#### **Dodatočné kontroly vykonávané príslušným orgánom**

1. Príslušný orgán riadiaceho štátu spoločnosti môže kedykoľvek a pre ktorúkoľvek z jeho lodí vykonať za dve predchádzajúce nahlasované obdobia dodatočné kontroly ktoréhokoľvek z týchto prvkov:

- a) správy FuelEU, ktorá je v súlade s týmto nariadením, vypracovanej v súlade s článkami 15 a 16;
- b) správy o overení vypracovanej v súlade s článkom 16;
- c) výpočtov vykonaných overovateľom v súlade s článkom 16 ods. 4.

2. Spoločnosť na žiadosť príslušného orgánu uvedeného v odseku 1 poskytne všetky potrebné informácie alebo dokumenty, ktoré príslušnému orgánu umožnia vykonať dodatočné kontroly, a umožní prístup do priestorov spoločnosti alebo lode s cieľom uľahčiť takéto dodatočné kontroly.

3. Príslušný orgán uvedený v odseku 1 tohto článku vydá správu o dodatočných kontrolách vrátane prípadných aktualizovaných výpočtov vykonaných podľa článku 17 ods. 1 písm. c), aktualizovanej sumy nadbytku súladu alebo preddavku na nadbytok súladu a aktualizovanej sumy pokuty FuelEU.

4. Ak sa v správe o dodatočných kontrolách uvedenej v odseku 3 zistia skreslené údaje, nesúlad alebo nesprávne výpočty, z čoho vyplynie nesúlad s požiadavkami stanovenými v článkoch 4 alebo 6 a v dôsledku toho pokuta FuelEU alebo úprava výšky sumy už zaplatenej pokuty FuelEU, príslušný orgán uvedený v odseku 1 tohto článku oznámi dotknutej spoločnosti zodpovedajúcu výšku pokuty FuelEU alebo upravenej pokuty FuelEU. Členské štáty zabezpečia, aby spoločnosť zodpovedná za loď v období, na ktoré sa vzťahujú dodatočné kontroly, zaplatila sumu vo výške pokuty FuelEU alebo upravenej pokuty FuelEU do jedného mesiaca od jej oznámenia v súlade s podmienkami uvedenými v článku 23.

5. Príslušný orgán uvedený v článku 1 bezodkladne stiahne z databázy FuelEU dokument FuelEU o súlade lode, za ktorú spoločnosť nezaplatila načas pokuty FuelEU uvedené v odseku 4, a toto stiahnutie dotknutej spoločnosti včas oznámi. Tento orgán príslušný dokument FuelEU o súlade opätovne vydá, len ak sa zaplatí suma vo výške pokuty FuelEU a za predpokladu, že spoločnosť spĺňa ostatné podmienky stanovené v tomto nariadení týkajúce sa držby dokumentu FuelEU o súlade.

6. Odsek 5 sa nevzťahuje na loď, ktorá bola prevedená na inú spoločnosť, ako je spoločnosť, ktorá mala zodpovednosť za prevádzku lode v období, na ktoré sa vzťahujú dodatočné kontroly.
7. Činnosti uvedené v tomto článku, správa o dodatočných kontrolách uvedená v odseku 3 a doklad o platbách pokút FuelEU bezodkladne zaznamenajú do databázy FuelEU subjekty, ktoré uskutočnili tieto činnosti alebo vypracovali uvedenú správu alebo uskutočnili danú platbu.

#### Článok 18

### Podporné nástroje a usmernenie

Komisia vyvinie vhodné monitorovacie nástroje, ako aj usmernenie a ciele nástroje zamerané na riziko, aby uľahčila a koordinovala činnosti overovania a presadzovania súvisiace s týmto nariadením. Pokiaľ je to možné, toto usmernenie a nástroje sa sprístupnia členským štátom, overovateľom a vnútroštátnym akreditačným orgánom na účely výmeny informácií a s cieľom lepšie zabezpečiť dôsledné presadzovanie tohto nariadenia.

#### Článok 19

### Databáza FuelEU a nahlasovanie

1. Komisia vyvinie elektronickú databázu na monitorovanie súladu s týmto nariadením (ďalej len „databáza FuelEU“), zabezpečí jej fungovanie a aktualizuje ju. Databáza FuelEU sa používa na vedenie záznamov o opatreniach súvisiacich s overovacími činnosťami, o bilancii súladu lodí vrátane využívania mechanizmov flexibility stanovených v článkoch 20 a 21, o uplatňovaní výnimiek stanovených v článku 6 ods. 5, o opatreniach týkajúcich sa platby pokút FuelEU uložených podľa článku 23 a o vydaní dokumentu FuelEU o súlade. Je prístupná spoločnostiam, overovateľom, príslušným orgánom a akémukoľvek riadne oprávnenému subjektu, vnútroštátnym akreditačným orgánom, Európskej námornej bezpečnostnej agentúre ustanovenej nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 <sup>(24)</sup> a Komisii, vždy s primeranými prístupovými právami a funkciami zodpovedajúcimi ich príslušnej zodpovednosti pri vykonávaní tohto nariadenia.
2. Všetky prvky zaznamenané alebo upravené v databáze FuelEU sa oznámia subjektom, ktorým sú prístupné.
3. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví pravidlá pre prístupové práva a funkčné a technické špecifikácie databázy FuelEU, ako aj príslušné pravidlá pre oznamovanie a filtrovanie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 29 ods. 3.

#### Článok 20

### Vkladanie a požičovanie nadbytku súladu medzi nahlasovanými obdobiami

1. Ak loď na základe výpočtov vykonaných v súlade s článkom 16 ods. 4 zaznamenaná za nahlasované obdobie nadbytok súladu, pokiaľ ide o jej intenzitu skleníkových plynov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, alebo, ak je to uplatniteľné, o čiastkový cieľ pre RFNBO uvedený v článku 5 ods. 3, spoločnosť ho môže vložiť do bilancie súladu tej istej lode za nasledujúce nahlasované obdobie. Spoločnosť zaznamenaná do databázy FuelEU vloženie nadbytku súladu na nasledujúce nahlasované obdobie za predpokladu, že to jej overovateľ schváli. Po vydaní dokumentu FuelEU o súlade už spoločnosť nemôže vkladať nadbytok súladu.

<sup>(24)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 z 27. júna 2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1).

2. Ak má loď na základe výpočtov vykonaných v súlade s článkom 16 ods. 4 za nahlasované obdobie nedostatok súladu, spoločnosť si môže z nasledujúceho nahlasovaného obdobia požičať preddavok na nadbytok súladu v zodpovedajúcej výške. Tento preddavok na nadbytok súladu sa pripočíta k bilancii súladu lode v nahlasovanom období a uvedený preddavok vynásobený koeficientom 1,1 sa odpočíta od bilancie súladu tej istej lode v nasledujúcom nahlasovanom období. Preddavok na nadbytok súladu sa nesmie požičať:

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

b) počas dvoch po sebe nasledujúcich nahlasovaných období.

3. Do 30. apríla overovacieho obdobia a po schválení overovateľom spoločnosť zaznamená do databázy FuelEU preddavok na nadbytok súladu.

4. Ak loď v nahlasovanom období neuskutoční žiadne zastavenie v prístave v Únii a v predchádzajúcom nahlasovanom období si požičala preddavok na nadbytok súladu, príslušný orgán riadiaceho štátu oznámi dotknutej spoločnosti do 1. júna overovacieho obdobia sumu pokuty FuelEU uvedenej v článku 23 ods. 2, ktorej sa pôvodne vyhlá tým, že si požičala preddavok na nadbytok súladu, pričom suma pôvodnej pokuty sa vynásobí koeficientom 1,1.

#### Článok 21

### Združovanie súladu

1. Bilancie súladu týkajúce sa intenzity skleníkových plynov uvedenej v článku 4 ods. 2 a v uplatniteľnom prípade čiastkového cieľa pre RFNBO uvedeného v článku 5 ods. 3, vypočítané v súlade s článkom 16 ods. 4, sa v prípade dvoch alebo viacerých lodí môžu združiť na účely splnenia požiadaviek uvedených v článku 4 a v uplatniteľnom prípade v článku 5 ods. 3. Bilancia súladu lode nesmie byť zahrnutá do viac ako jedného združenia bilancií v tom istom nahlasovanom období.

Pokiaľ ide o cieľovú hodnotu intenzity skleníkových plynov a čiastkový cieľ pre RFNBO, môžu sa použiť dve samostatné združenia bilancií.

2. Spoločnosť zaregistruje v databáze FuelEU svoj úmysel zahrnúť bilanciu súladu lode do združenia bilancií, ako aj pridelenie celkovej združenej bilancie súladu každej jednotlivej lodi a výber overovateľa vybraného na overenie tohto pridelenia.

3. V prípade, že lode podieľajúce sa na združovaní bilancií kontrolujú dve alebo viaceré spoločnosti, údaje o združení bilancií zaregistrované v databáze FuelEU vrátane pridelenia celkovej združenej bilancie súladu príslušným lodiam a výberu overovateľa vybraného na overenie pridelenia celkovej združenej bilancie súladu každej jednotlivej lodi overia v databáze FuelEU všetky spoločnosti, ktorých sa združovanie týka.

4. Združenie bilancií je platné len vtedy, ak je celková združená bilancia súladu kladná, ak lode s nedostatkom súladu vypočítaným podľa článku 16 ods. 4 nemajú po pridelení združenej bilancie súladu zvýšený nedostatok súladu a ak lode s nadbytkom súladu vypočítaným podľa článku 16 ods. 4 nemajú po pridelení združenej bilancie súladu nedostatok súladu.

5. Loď nemožno zahrnúť do združenia bilancií, ak nespĺňa povinnosť stanovenú v článku 24.

6. Ak z celkovej združenej bilancie súladu vyplynie pre jednotlivú loď nadbytok súladu, uplatňuje sa článok 20 ods. 1.



7. Článok 20 ods. 2 sa nevzťahuje na loď, ktorá sa podieľa na združovaní bilancií.
8. Do 30. apríla overovacieho obdobia zaznamená vybraný overovateľ do databázy FuelEU konečné zloženie združenia bilancií a pridelenie celkovej združenej bilancie súladu každej jednotlivej lodi.

#### Článok 22

##### Dokument FuelEU o súlade

1. Overovateľ do 30. júna overovacieho obdobia vydá pre príslušnú loď dokument FuelEU o súlade za predpokladu, že loď nemá po uplatnení článkov 20 a 21 nedostatok súladu, nevykonala nesúladné zastavenia v prístave a splňa povinnosť stanovenú v článku 24.
2. Ak sú splatné pokuty FuelEU podľa článku 23 ods. 2 alebo 5, príslušný orgán riadiaceho štátu vydá do 30. júna overovacieho obdobia pre dotknutú loď dokument FuelEU o súlade za predpokladu, že bola zaplatená suma vo výške pokút FuelEU.
3. Dokument FuelEU o súlade obsahuje tieto informácie:
  - a) identifikačné údaje o lodi (názov, identifikačné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);
  - b) meno/názov, adresu a hlavné miesto podnikania vlastníka lode;
  - c) totožnosť overovateľa;
  - d) dátum vydania uvedeného dokumentu, jeho obdobie platnosti a príslušné nahlasované obdobie.
4. Dokument FuelEU o súlade je platný 18 mesiacov po skončení nahlasovaného obdobia alebo kým sa nevydá nový dokument FuelEU o súlade podľa toho, čo nastane skôr.
5. Overovateľ alebo v uplatniteľných prípadoch príslušný orgán riadiaceho štátu bezodkladne zaznamená vydaný dokument FuelEU o súlade do databázy FuelEU.
6. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú vzorové znenia dokumentu FuelEU o súlade, ako aj elektronické šablóny. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 2.

#### Článok 23

##### Pokuty FuelEU

1. Overovateľ do 1. mája overovacieho obdobia na základe výpočtov vykonaných podľa článku 16 ods. 4 a po prípadnom uplatnení článkov 20 a 21 zaznamená do databázy FuelEU overené bilancie súladu lode týkajúce sa intenzity emisií skleníkových plynov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, a v uplatniteľnom prípade čiastkového cieľa pre RFNBO, ako sa uvádza v článku 5 ods. 3.

Ak má loď deficit súladu, pokiaľ ide o čiastkový cieľ pre RFNBO, ako sa uvádza v článku 5 ods. 3, pokuta FuelEU sa vypočíta podľa vzorca uvedeného v časti B prílohy IV.

2. Riadiaci štát spoločnosti zabezpečí, aby táto spoločnosť za všetky svoje lode, ktoré majú k 1. júnu overovacieho obdobia nedostatok súladu týkajúci sa intenzity emisií skleníkových plynov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, alebo v uplatniteľnom prípade čiastkového cieľa pre RFNBO, ako sa uvádza v článku 5 ods. 3, po prípadnom potvrdení jeho príslušným orgánom, zaplatila do 30. júna overovacieho obdobia sumu vo výške pokuty FuelEU vypočítanú uplatnením vzorcov uvedených v časti B prílohy IV. Ak má loď nedostatok súladu počas dvoch alebo viacerých po sebe nasledujúcich nahlasovaných období, táto suma sa vynásobí koeficientom  $1 + (n - 1)/10$ , kde  $n$  je počet po sebe nasledujúcich nahlasovaných období, za ktoré sa na spoločnosť vzťahuje pokuta FuelEU za danú loď.

3. Riadiaci štát spoločnosti zabezpečí, aby táto spoločnosť do 30. júna overovacieho obdobia za všetky svoje lode, ktoré sa nachádzajú v situácii uvedenej v článku 20 ods. 4, zaplatila sumu vo výške pokuty FuelEU oznámenú podľa uvedeného odseku.
  4. Pred 1. májom overovacieho obdobia, v uplatniteľnom prípade na základe výpočtov vykonaných v súlade s článkom 16 ods. 4, overovateľ zaznamená do databázy FuelEU celkový počet hodín, ktoré loď nespĺňajúca požiadavky stanovené v článku 6 strávila uviazaná na nábreží.
  5. Riadiaci štát spoločnosti zabezpečí, aby táto spoločnosť do 30. júna overovacieho obdobia za všetky svoje lode, ktoré uskutočnili aspoň jedno nesúladné zastavenie v prístave, po prípadnom potvrdení jeho príslušným orgánom, zaplatila sumu vo výške pokuty FuelEU vypočítanú tak, že sa suma 1,5 EUR vynásobí stanovenou celkovou spotrebou elektriny kotviacej lode a celkovým počtom hodín, ktoré strávila kotvením loď nespĺňajúca požiadavky stanovené v článku 6, zaokrúhleným na najbližšiu celú hodinu.
  6. Členské štáty zavedú na vnútroštátnej úrovni potrebný právny a administratívny rámec na zabezpečenie plnenia povinností týkajúcich sa ukladania, platenia a výberu pokút FuelEU.
  7. Činnosti uvedené v tomto článku, ako aj doklad o platbách pokút FuelEU bezodkladne zaznamenajú do databázy FuelEU subjekty, ktoré ich uskutočnili alebo vykonali danú platbu.
  8. Spoločnosť zostáva zodpovedná za zaplatenie pokút FuelEU bez toho, aby tým bola dotknutá jej možnosť uzatvárať zmluvné dohody s komerčnými prevádzkovateľmi lode, v ktorých sa stanoví, že títo komerční prevádzkovatelia ručia za refundáciu platby pokút FuelEU spoločnosti, keď prevezmú zodpovednosť za nákup paliva či prevádzku lode. Na účely tohto odseku sa prevádzkou lode rozumie určenie prepravovaného nákladu, trasy a rýchlosti lode.
  9. Spoločnosť zostáva zodpovedná za zaplatenie pokút FuelEU bez toho, aby tým bola dotknutá jej možnosť uzatvárať zmluvné dohody s dodávateľmi palív, v ktorých sa stanoví zodpovednosť týchto dodávateľov palív za refundáciu platby pokút FuelEU spoločnosti.
  10. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 28, ktorými sa zmení príloha IV s cieľom prispôsobiť koeficient, ktorý je uvedený v poli 7 a v uplatniteľnom prípade v poli 14 tabuľky v časti B uvedenej prílohy a použitý vo vzorci uvedenom v odseku 1 tohto článku, na základe vývoja nákladov na energiu, a zmeniť multiplikačný faktor stanovený v odseku 5 tohto článku na základe indexácie priemerných nákladov na elektrinu v Únii.
  11. Členské štáty sa snažia zabezpečiť, aby sa príjem z pokút FuelEU alebo jeho ekvivalent vyjadrený finančnou hodnotou použil na podporu rýchleho zavádzania a používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy, a to stimulovaním výroby väčšieho množstva palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív pre odvetvie námornej dopravy, uľahčením výstavby vhodných zariadení na tankovanie paliva alebo infraštruktúr OPS v prístavoch a podporou vývoja, testovania a zavádzania najinovatívnejších technológií do flotily so zámerom dosiahnuť výrazné zníženie emisií.
- Členské štáty do 30. júna 2030 a potom každých päť rokov zverejnia správu o využívaní príjmu z pokút FuelEU za obdobie piatich rokov pred rokom vydania každej takejto správy vrátane informácií o príjemcoch a úrovni výdavkov v súvislosti s cieľmi uvedenými v prvom pododseku.

#### Článok 24

#### **Povinnosť mať na palube platný dokument FuelEU o súlade**

1. Do 30. júna overovacieho obdobia lode, ktoré sa zastavujú v prístave podliehajúcom právomoci členského štátu, priplávajú doň, zostávajú v ňom alebo z neho odchádzajú, alebo ktoré počas príslušného nahlasovaného obdobia vykonávali plavby, musia mať platný dokument FuelEU o súlade.

2. Dokument FuelEU o súlade vydaný pre dotknutú loď podľa článku 22 predstavuje dôkaz o súlade s týmto nariadením.

#### Článok 25

##### Presadzovanie

1. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia, a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty o týchto pravidlách a opatreniach informujú Komisiu a bezodkladne jej oznámia každú nasledujúcu zmenu, ktorá ich ovplyvní.

2. Každý členský štát zabezpečí, aby sa v rámci každej inšpekcie lode v prístave podliehajúcom jeho právomoci, ktorá sa vykonáva podľa smernice 2009/16/ES, overilo, či má loď na palube platný dokument FuelEU o súlade.

3. Ak loď nesplní povinnosť stanovenú v článku 24 počas dvoch alebo viacerých po sebe nasledujúcich nahlasovaných období a ak iné opatrenia na presadzovanie nevedli k zabezpečeniu súladu s týmto nariadením, príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia môže pre loď, ktorá sa neplaví pod vlajkou uvedeného členského štátu, a po tom, čo dotknutej spoločnosti poskytol možnosť predložiť pripomienky, vydať rozhodnutie o vyhostení. Ak sa príslušný orgán členského štátu prístavu zastavenia rozhodne vydať rozhodnutie o vyhostení, oznámi to prostredníctvom databázy FuelEU Komisii, ostatným členským štátom a dotknutému vlajkovému štátu. Každý členský štát s výnimkou členského štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, musí odmietnuť vstup lode, na ktorú sa vzťahuje rozhodnutie o vyhostení, do ktoréhokoľvek zo svojich prístavov dovtedy, kým si spoločnosť nesplní svoje povinnosti. Ak loď nesplní povinnosť stanovenú v článku 24 počas dvoch alebo viacerých po sebe nasledujúcich nahlasovaných období a vpláva do prístavu členského štátu, pod ktorého vlajkou sa plaví, príslušný členský štát v čase, keď sa táto loď nachádza v jednom z jeho prístavov, a po tom, čo dotknutej spoločnosti poskytol možnosť predložiť pripomienky, nariadi zadržanie vlajky, až kým si spoločnosť nesplní svoje povinnosti.

4. Dotknutá spoločnosť potvrdí splnenie povinnosti mať platný dokument FuelEU o súlade tak, že príslušnému vnútroštátnemu orgánu, ktorý vydal rozhodnutie o vyhostení, oznámi platný dokument FuelEU o súlade. Týmto odsekom nie sú dotknuté ustanovenia medzinárodného práva, ktoré sa vzťahujú na lode v núdzi.

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

#### Článok 26

##### Právo na preskúmanie

1. Spoločnosti sú oprávnené žiadať o preskúmanie výpočtov a meraní, ktoré im overovateľ predložil podľa tohto nariadenia, ako aj o preskúmanie odmietnutia vydať dokument FuelEU o súlade podľa článku 22 ods. 1.

Žiadosť o preskúmanie sa predloží príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom je overovateľ akreditovaný, do jedného mesiaca od oznámenia výsledku výpočtu alebo merania zo strany overovateľa.

2. Rozhodnutia, ktoré podľa tohto nariadenia prijme príslušný orgán členského štátu, podliehajú preskúmaniu súdom členského štátu tohto príslušného orgánu.

#### Článok 27

##### Príslušné orgány

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

## Kapitola VI

### Delegované a vykonávacie právomoci a záverečné ustanovenia

#### Článok 28

#### Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 4, článku 5 ods. 7, článku 6 ods. 6, článku 14 ods. 5 a v článku 23 ods. 10 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 12. októbra 2023.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 4, článku 5 ods. 7, článku 6 ods. 6, článku 14 ods. 5 a v článku 23 ods. 10 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 4, článku 5 ods. 7, článku 6 ods. 6, článku 14 ods. 5 a článku 23 ods. 10 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

#### Článok 29

#### Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 <sup>(25)</sup>. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### Článok 30

#### Správy a preskúvanie

1. Do 23. septembra 2024 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej preskúma vzájomné pôsobenie a konvergenciu medzi týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2015/757 alebo akýmkoľvek odvetvovými právnymi aktmi. K tejto správe sa v náležitých prípadoch môže pripojiť legislatívny návrh.

<sup>(25)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) a menia a dopĺňajú sa nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1).

2. Komisia do 31. decembra 2027 a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch hodnotenia fungovania tohto nariadenia vrátane možných vplyvov narušení trhu či únikov v prístavoch; o vývoji technológií v oblasti nulových emisií v námornej doprave a ich trhu ako aj vývoji technológií v oblasti palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a trhu s nimi a OPS vrátane kotvenia mimo nábrežia; o použití príjmov z pokút FuelEU a o vplyve tohto nariadenia na konkurencieschopnosť odvetvia námornej dopravy v Únii.

Komisia v tejto správe zväží okrem iného:

- a) vecný a geografický rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, pokiaľ ide o zníženie prahovej hodnoty hrubej priestornosti uvedenej v článku 2 ods. 1 alebo o rozšírenie podielu energie využívanej loďami pri plavbách do tretích krajín a z tretích krajín, ktorý sa uvádza v článku 2 ods. 1 písm. d);
- b) limit uvedený v článku 4 ods. 2 na účel dosiahnutia cieľov stanovených v nariadení (EÚ) 2021/1119;
- c) typy a rozmery lodí, na ktoré sa vzťahuje článok 6 ods. 1, a rozšírenie povinností uvedených v článku 6 ods. 1 na lode kotviace mimo nábrežia;
- d) výnimky ustanovené v článku 6 ods. 5;
- e) započítanie elektriny dodanej prostredníctvom OPS v prílohe I a emisný faktor od zdroja po palivový tank súvisiaci s touto elektrinou vymedzený v prílohe II;
- f) možnosť zahrnúť do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia špecializované mechanizmy pre najudržateľnejšie a najinovatívnejšie palivové technológie s významným dekarbonizačným potenciálom s cieľom vytvoriť jasný a predvídateľný právny rámec a podporiť rozvoj trhu a zavádzanie takýchto palivových technológií;
- g) výpočet bilancie súladu pre lode žiadajúce o vylúčenie dodatočnej energie spotrebovanej v dôsledku plavby v podmienkach ľadu stanovených v prílohách IV a V a prípadné predĺženie platnosti týchto ustanovení po 31. decembri 2034;
- h) možnosť zahrnúť energiu z vetra do výpočtu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube stanoveného v prílohe I za predpokladu, že je k dispozícii overiteľná metóda monitorovania a započítavania energie z veterného pohonu;
- i) možnosť zahrnúť nové technológie znižovania emisií skleníkových plynov, ako zachytávanie uhlíka na palube, do výpočtu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube a bilancie súladu stanovených v prílohách I a IV za predpokladu, že je k dispozícii overiteľná metóda monitorovania a započítavania zachyteného uhlíka;
- j) možnosť zahrnúť do tohto nariadenia ďalšie prvky, najmä emisie čierneho uhlíka;
- k) potrebu opatrení na riešenie pokusov spoločností vyhnúť sa uplatňovaniu požiadaviek stanovených v tomto nariadení.

Komisia v prípade potreby zväží, či k tejto správe pripojí návrh na zmenu tohto nariadenia.

3. Komisia do správy podľa odseku 2 zahrnie hodnotenie sociálnych vplyvov tohto nariadenia na odvetvie námornej dopravy, a to aj na jeho pracovnú silu.

4. Pri vypracovávaní správy uvedenej v odseku 2 Komisia zväží rozsah, do akej miery vykonávanie tohto nariadenia splnilo jeho ciele, a rozsah, do akej miery ovplyvnilo konkurencieschopnosť odvetvia námornej dopravy. V uvedenej správe Komisia zväží aj interakciu tohto nariadenia s inými príslušnými právnymi aktmi Únie a určí všetky ustanovenia, ktoré by sa mohli aktualizovať a zjednodušiť, ako aj kroky a opatrenia, ktoré sa prijali alebo by sa mohli prijať na zníženie celkového bremena nákladov na odvetvie námornej dopravy. Ako súčasť analýzy Komisie týkajúcej sa účinnosti tohto nariadenia správa obsahuje aj posúdenie zaťaženia, ktoré toto nariadenie predstavuje pre podniky.

Vzhľadom na závery správy uvedenej v prvom pododseku Komisia v prípade potreby zváži, či k tejto správe pripojí návrh na zmenu tohto nariadenia.

5. V prípade, že IMO prijme globálnu normu pre emisie skleníkových plynov z palív alebo globálne limity intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lodí, Komisia bezodkladne predloží správu Európskemu parlamentu a Rade. Komisia v tejto správe preskúma toto globálne opatrenie, pokiaľ ide o jeho ambície vzhľadom na ciele Parížskej dohody a o jeho celkovú environmentálnu integritu. Preskúma aj všetky otázky týkajúce sa možného sklbenia alebo zosúladenia tohto nariadenia s uvedeným globálnym opatrením vrátane potreby zabrániť duplicitnej regulácii emisií skleníkových plynov z námornej dopravy na úrovni Únie, ako aj na medzinárodnej úrovni.

V prípade potreby sa k správe môže pripojiť legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia v súlade so záväzkami Únie týkajúcimi sa emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve a s cieľom zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy.

6. Komisia monitoruje vykonávanie tohto nariadenia v súvislosti s námornou dopravou, najmä s cieľom odhaliť správanie zamerané na vyhýbanie sa povinnostiam a zabrániť mu v počiatočnom štádiu, a to aj pokiaľ ide o najvzdialenejšie regióny.

Výsledky monitorovania sa zohľadnia v správe, ktorá sa predkladá každé dva roky podľa článku 3gg ods. 3 smernice 2003/87/ES.

#### Článok 31

#### Zmena smernice 2009/16/ES

Do zoznamu uvedeného v prílohe IV k smernici 2009/16/ES sa vkladá tento bod:

„51. Dokument FuelEU o súlade vydaný podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 (\*).

(\*) 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, p. 48).“

#### Článok 32

#### Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2025 s výnimkou článkov 8 a 9, ktoré sa uplatňujú od 31. augusta 2024.

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

V Štrasburgu 13. septembra 2023

Za Európsky parlament  
predsedníčka  
R. METSOLA

Za Radu  
predseda  
J. M. ALBARES BUENO

## PRÍLOHA I

**Metodika stanovenia intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode**

Na účely výpočtu intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode sa uplatňuje tento vzorec, ktorý sa označuje ako rovnica 1:

Intenzita skleníkových plynov $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Rovnica 1	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT}, i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity}, k}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^m \text{engine} M_{i,j} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j}\right) \times (\text{CO}_{2\text{eq}}, \text{TtW}, i, j) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{TtW}, \text{slip}, i, j\right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
fwind	Faktor odmeny za vetrom asistovaný pohon

Na účely rovnice 1 sa jednotlivé použité členy a označenia uvádzajú v tejto tabuľke:

Člen	Vysvetlenie
i	Index zodpovedajúci typom palív dodaným na loď v nahlasovanom období
j	Index zodpovedajúci jednotkám spotrebujúcim palivo na palube lode. Jednotky spotrebujúce palivo, ktoré sa na účely tohto nariadenia berú do úvahy, sú hlavný(-é) motor(-y), pomocný(-é) motor(-y), kotly, palivové články a spaľovne odpadu
k	Index zodpovedajúci miestam pripojenia k OPS
n	Celkový počet typov palív dodaných na loď v nahlasovanom období
c	Celkový počet miest pripojenia k OPS
m	Celkový počet jednotiek spotrebujúcich palivo
$M_{i,j}$	Hmotnosť paliva i, ktoré spotrebovala jednotka spotrebujúca palivo j [gFuel]
$E_k$	Elektrina dodaná na loď za miesto pripojenia na OPS k [MJ]
$\text{CO}_{2\text{eqWtT},i}$	Emisný faktor skleníkových plynov WtT paliva i [gCO <sub>2</sub> eq/MJ]
$\text{CO}_{2\text{eqelectricity},k}$	Emisný faktor skleníkových plynov WtT priradený elektrine dodanej na kotviacu loď za miesto pripojenia na OPS k [gCO <sub>2</sub> eq/MJ]
$\text{LCV}_i$	Dolná výhrevnosť paliva i [MJ/gFuel]
RWD <sub>i</sub>	V prípade paliva, ktoré je nebiologického pôvodu, sa môže od 1. januára 2025 do 31. decembra 2033 uplatniť faktor odmeny 2. Inak RWD <sub>i</sub> = 1.

$C_{slipj}$	Koeficient nespáleného paliva ako percento hmotnosti paliva i spotrebovaného jednotkou spotrebujúcou palivo j [%] $C_{slip}$ zahŕňa fugitívne a uniknuté emisie
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4i,j}},$ $C_{fN_2O_{i,j}}$	Emisné faktory skleníkových plynov TtW podľa spáleného paliva i v jednotke spotrebujúcej palivo j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Emisie TtW spáleného paliva i (v ekvivalentoch CO <sub>2</sub> ) v jednotke spotrebujúcej palivo j [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{fCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ Rovnica 2
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4i,j}},$ $C_{sfN_2O_{i,j}}$	Emisné faktory skleníkových plynov TtW podľa uniknutého paliva i k jednotke spotrebujúcej palivo j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipi,j}$	Emisie TtW uniknutého paliva i (v ekvivalentoch CO <sub>2</sub> ) k jednotke spotrebujúcej palivo j [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslipi,j} = (C_{sfCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ kde: $C_{sfCO_2} = 0$ , a $C_{sfN_2O} = 0$ . $C_{sfCH_4} = 1$ .
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ $GWP_{N_2O}$	Potenciály globálneho otepľovania v priebehu 100 rokov pre CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, ktoré sú vymedzené v časti C ods. 4 prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001.

Na účely tohto nariadenia sa člen  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq,electricity,k}$  v čitateli rovnice 1 nastaví na nulu.

Metóda na určovanie [Mi]

Hmotnosť paliva [Mi] sa určí pomocou množstva nahláseného v súlade s rámcom nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2015/757 v prípade plavieb v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a to na základe metodiky monitorovania, ktorú si zvolila daná spoločnosť.

Metóda na určovanie emisných faktorov skleníkových plynov WtT

Emisie WtT sa určujú na základe metodiky uvedenej v tejto prílohe, ako sa uvádza v rovnici 1.

Predvolené hodnoty emisných faktorov skleníkových plynov WtT ( $CO_{2eq,WtT,i}$ ) sú uvedené v prílohe II.

V prípade fosílnych palív sa použijú len predvolené hodnoty uvedené v prílohe II.

Pri uplatňovaní článku 10 ods. 4 tohto nariadenia sa môžu použiť skutočné hodnoty za predpokladu, že sú certifikované v rámci schémy uznanej Komisiou v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001 pre biopalivá, bioplyn, RFNBO a fosílna palivá vyrobené z odpadu, alebo v uplatniteľnom prípade v súlade s príslušnými ustanoveniami právnych aktov Únie týkajúcich sa vnútorného trhu s obnoviteľnými plynmi a zemným plynom a vodíkom.

Dodací list pre nádrž lode (BDN)

Podľa existujúcich predpisov v prílohe VI k dohovoru MARPOL je BDN povinný a špecifikujú sa v nich informácie, ktoré sa v ňom majú uviesť.



Na účely tohto nariadenia:

1. sa do dodacích listov pre nádrž lode, ktoré zahŕňajú aj iné ako fosílna palivá, dopĺňajú o uvedené palivách tieto informácie:
  - dolná výhrevnosť [MJ/g],
  - pokiaľ ide o biopalivá, hodnoty E, ktoré sa stanovujú v súlade s metodikami stanovenými v časti C prílohy V a časti B prílohy VI k smernici (EÚ) 2018/2001 [gCO<sub>2</sub>eq/MJ], a súvisiace dôkazy o súlade s pravidlami stanovenými v uvedenej smernici pre tieto palivá, pričom sa uvedie výrobný reťazec palív,
  - v prípade iných ako fosílnych palív a biopalív emisný faktor skleníkových plynov WtT [gCO<sub>2</sub>eq/MJ] a súvisiace osvedčenie s identifikovaným výrobným reťazcom paliva.
2. V prípade miešania viacerých produktov sa informácie požadované v tomto nariadení uvedú pre každý produkt v zmesi.

Dodací list elektriny (EDN)

Na účely tohto nariadenia obsahujú príslušné EDN pre elektrinu dodanú na loď aspoň tieto informácie:

1. dodávateľ: meno/názov, adresa, telefón, e-mail, zástupca,
2. prijímajúca loď: číslo IMO (MMSI), názov lode, typ lode, vlajka, zástupca lode,
3. prístav: názov, miesto (LOCODE), terminál/kotvisko,
4. miesto pripojenia k OPS: údaje týkajúce sa miesta pripojenia,
5. čas pripojenia k OPS: dátum/čas začiatku/ukončenia,
6. dodaná energia: podiel elektriny priradený odbernému miestu (v uplatniteľných prípadoch) [kW], spotreba elektriny (kWh) za zúčtovacie obdobie, informácie o špičkovom výkone (ak sú k dispozícii),
7. meranie.

Metóda na určovanie emisných faktorov skleníkových plynov TtW

Emisie TtW sa určujú na základe metodiky uvedenej v tejto prílohe, ako sa uvádza v rovnici 1 a rovnici 2.

Predvolené hodnoty emisných faktorov skleníkových plynov TtW (CO<sub>2eq,TtW,j</sub>) sú uvedené v prílohe II.

Ak sa tým zvýši celková presnosť výpočtu, v súlade s plánom monitorovania uvedeným v článku 8 a po posúdení overovateľom spoločnosť môže pri uplatňovaní článku 10 ods. 5 použiť aj iné metódy, ako je napríklad priame meranie CO<sub>2</sub>eq či laboratórne skúšky.

Metóda určovania fugitívnych a uniknutých emisií TtW

Fugitívne a uniknuté emisie sú emisie spôsobené množstvom paliva, ktoré sa nedostane do spaľovacej komory spaľovacej jednotky alebo ktoré jednotka spotrebújúca palivo nespotrebuje, pretože sa nespálilo alebo bolo odvetrané či uniklo zo systému. Na účely tohto nariadenia sa zohľadňujú fugitívne a uniknuté emisie ako percento hmotnosti paliva použitého v jednotke spotrebújúcej palivo. Predvolené hodnoty sú uvedené v prílohe II.

Metódy určovania faktorov odmeny spojených s vetrom asistovaným pohonom

Ak je na palube nainštalovaný vetrom asistovaný pohon, môže sa uplatniť faktor odmeny, ktorý sa určuje takto:

Faktor odmeny za vetrom asistovaný pohon – WIND (fwind)	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

kde:

- $P_{Wind}$  je dostupný efektívny výkon systémov s vetrom asistovaným pohonom a vypočíta sa ako  $f_{eff} * P_{eff}$  v súlade s usmerneniami z roku 2021 k zaobchádzaniu s inovačnými technológiami energetickej efektívnosti na výpočet a overovanie dosiahnutého indexu energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia (EEDI) a dosiahnutého indexu energetickej efektívnosti existujúcich lodí (EEXI) (MEPC.1/Circ.896) (guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI);
- $P_{Prop}$  je výkon pohonného systému lode a zodpovedá PME, ako sa vymedzuje v usmerneniach z roku 2018 k metóde výpočtu dosiahnutého EEDI pre nové lode (rezolúcia IMO MEPC.364(79) (guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships) a v usmerneniach z roku 2021 k metóde výpočtu dosiahnutého EEXI (rezolúcia IMO MEPC.333(76) (guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency existing ships index (EEXI)). V prípade namontovania hriadeľového(-ých) motora(-ov) platí:  $P_{Prop} = PME + PPTI(i),shaft$ .

Index intenzity skleníkových plynov lode sa potom vypočíta vynásobením výsledku rovnice 1 faktorom odmeny.

## PRÍLOHA II

**Predvolené emisné faktory**

Predvolené emisné faktory uvedené v nasledujúcej tabuľke sa použijú na určenie indexu intenzity skleníkových plynov uvedeného v prílohe I k tomuto nariadeniu, a to s výnimkou prípadov, keď sa spoločnosti pri uplatňovaní článku 10 ods. 4 a 5 tohto nariadenia odklonia od týchto predvolených emisných faktorov.

V nasledujúcej tabuľke:

- TBM znamená „má sa merať“,
- N/A znamená „nie je k dispozícii“,
- pomlčka znamená „neuplatňuje sa“.
- E sa stanovuje v súlade s metodikami stanovenými v časti C prílohy V a časti B prílohy VI k smernici (EÚ) 2018/2001.

Ak sa v políčku uvádza TBM alebo N/A, použije sa najvyššia predvolená hodnota triedy paliva nachádzajúca sa v tom istom stĺpci, pokiaľ sa neprekáže hodnota v súlade s článkom 10.

Ak sa pre konkrétnu triedu paliva uvádza vo všetkých políčkach toho istého stĺpca len TBM alebo N/A, použije sa predvolená hodnota najmenej priaznivého reťazca výroby fosílnych palív, pokiaľ sa neprekáže hodnota v súlade s článkom 10. Toto pravidlo sa nevzťahuje na stĺpec 9, ak TBM alebo N/A odkazuje na hodnoty, ktoré nie sú dostupné pre spotrebiteľa paliva. V prípade neštandardnej hodnoty by sa mala použiť certifikovaná hodnota v súlade s článkom 10 ods. 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
Trieda paliva	Názov reťazca výroby	LCV [ $\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$ ]	Trieda jednotiek spotrebujúcich palivo	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> [ $\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> [ $\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> [ $\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>slip</sub> Ako % hmotnosti paliva použitého motorom	
Fosílna	HFO ISO 8217 triedy od RME po RMK	0,0405	13,5	všetky spaľovacie motory	3,114	0,00005	0,00018	-	
	LFO ISO 8217 triedy od RMA po RMD	0,041	13,2	všetky spaľovacie motory	3,151	0,00005	0,00018	-	
	MDO MGO ISO 8217 triedy od DMX po DMB	0,0427	14,4	všetky spaľovacie motory	3,206	0,00005	0,00018	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Trieda paliva	Názov reťazca výroby	LCV [ $\frac{MJ}{g}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{gCO_2eq}{MJ}$ ]	Trieda jednotiek spotrebujúcich palivo	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> [ $\frac{gCO_2}{gFuel}$ ]	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> [ $\frac{gCH_4}{gFuel}$ ]	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> [ $\frac{gN_2O}{gFuel}$ ]	C <sub>slip</sub> Ako % hmotnosti paliva použitého motorom
Fosílna	LNG	0,0491	18,5	LNG Otto (dvojpalivový motor, stredná rýchlosť)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť)				1,7
				LNG Diesel (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť)				0,2
				LBSI				2,6
	LPG	0,046	7,8	všetky spaľovacie motory	3,030 bután 3,000 propán	TBM	TBM	N/A
	H <sub>2</sub> (zemný plyn)	0,12	132	palivové články	0	0	-	-
				spaľovací motor	0	0	TBM	
	NH <sub>3</sub> (zemný plyn)	0,0186	121	palivové články	0	N/A	TBM	N/A
				spaľovací motor	0	N/A	TBM	N/A
	metanol (zemný plyn)	0,0199	31,3	všetky spaľovacie motory	1,375	TBM	TBM	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
Trieda paliva	Názov reťazca výroby	LCV [MJ/g]	CO <sub>2eq</sub> WtT [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]	Trieda jednotiek spotrebujúcich palivo	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> [gCO <sub>2</sub> /gFuel]	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> [gCH <sub>4</sub> /gFuel]	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> [gN <sub>2</sub> O/gFuel]	C <sub>slip</sub> Ako % hmotnosti paliva použitého motorom	
Biopalivá	etanol, reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001	hodnota stanovená v prílohe III k smernici (EÚ) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	všetky spaľovacie motory	1,913	TBM	TBM	–	
	bionafta reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	2,834	TBM	TBM	–	
	hydrogenačne rafinovaný rastlinný olej (HVO), reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	3,115	0,00005	0,00018	–	
	skvapalnený biometán ako dopravné palivo (Bio-LNG) reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			LNG Otto (dvojpalivový motor, stredná rýchlosť)					3,1
				LNG Otto (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť)	2,750	0	0,00011	1,7	
				LNG Diesel (dvojpalivový motor)				0,2	
				LBSI				2,6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Trieda paliva	Názov reťazca výroby	LCV [MJ/g]	CO <sub>2eq</sub> WtT [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]	Trieda jednotiek spotrebujúcich palivo	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> [gCO <sub>2</sub> /gFuel]	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> [gCH <sub>4</sub> /gFuel]	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> [gN <sub>2</sub> O/gFuel]	C <sub>slip</sub> Ako % hmotnosti paliva použitého motorom
	biometanol, reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	1,375	TBM	TBM	–
	iné reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001			všetky spaľovacie motory	3,115	0,00005	0,00018	–
Biopalivá	bio-H2 reťazce výroby podľa smernice (EÚ) 2018/2001	hodnota stanovená v prílohe III k smernici (EÚ) 2018/2001	N/A	palivové články	0	0	0	–
				spaľovací motor	0	0	TBM	
Palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (RFNBO) – e-palivá	e-nafta	0,0427	odkaz na smernicu (EÚ) 2018/2001	všetky spaľovacie motory	3,206	0,00005	0,00018	–
	e-metanol	0,0199	odkaz na smernicu (EÚ) 2018/2001	všetky spaľovacie motory	1,375	TBM	TBM	–
	e-LNG	0,0491	odkaz na smernicu (EÚ) 2018/2001	LNG Otto (dvojpalivový motor, stredná rýchlosť)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť)				1,7
LNG Diesel (dvojpalivový motor)				0,2				
LBSI	2,6							

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Trieda paliva	Názov reťazca výroby	LCV [ $\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$ ]	Trieda jednotiek spotrebujúcich palivo	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> [ $\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> [ $\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> [ $\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>slip</sub> Ako % hmotnosti paliva použitého motorom
	e-H <sub>2</sub>	0,12	odkaz na smernicu (EÚ) 2018/2001	palivové články	0	0	0	-
				spaľovací motor	0	0	TBM	
	e-NH <sub>3</sub>	0,0186	N/A	palivové články	0	N/A	TBM	N/A
				spaľovací motor	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-	
Iné	elektrina	-	ENERGETICKÝ MIX EÚ	pobrežné zásobovanie elektrinou (OPS)	-	-	-	-

V stĺpci 1 sa uvádza trieda palív, konkrétne fosílna palivá, kvapalná biopalivá, plynná biopalivá a e-palivá.

V stĺpci 2 sa uvádza názov alebo reťazca výroby príslušných palív v rámci triedy.

V stĺpci 3 sa uvádza dolná výhrevnosť palív v [MJ/g]. V prípade kvapalných biopalív sa hodnoty energetického obsahu na základe hmotnosti (dolná výhrevnosť, MJ/kg) stanovené v prílohe III k smernici (EÚ) 2018/2001 prepočítajú na [MJ/g] a použijú sa.

V stĺpci 4 sa uvádzajú emisné faktory skleníkových plynov WtT v [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]:

- V prípade kvapalných biopalív sa predvolené hodnoty vypočítajú pomocou hodnôt E stanovených v súlade s metodikami stanovenými v časti C prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001 pre všetky kvapalná biopalivá okrem bio-LNG a v časti B prílohy VI k uvedenej smernici pre bio-LNG a na základe predvolených hodnôt súvisiacich s konkrétnym biopalivom používaným ako dopravné palivo a s jeho výrobným reťazcom stanoveným v častiach D a E prílohy V k uvedenej smernici pre všetky kvapalná biopalivá okrem bio-LNG a v časti D prílohy VI k uvedenej smernici pre bio-LNG. Hodnoty E sa však musia upraviť odpočítaním pomeru hodnôt uvedených v stĺpci 6 (cf\_CO<sub>2</sub>) a stĺpci 3 (LCV). Vyžaduje sa to v tomto nariadení, v ktorom sa oddeľujú výpočty WtT a TtW, aby sa zabránilo dvojitému započítaniu emisií.
- V prípade RFNBO a iných palív neuvedených v písmene a), ktoré sa majú zohľadniť na účely uvedené v článku 4 ods. 1 tohto nariadenia, sa predvolené hodnoty vypočítajú buď pomocou metodiky delegovaného aktu uvedeného v článku 28 ods. 5 smernice (EÚ) 2018/2001, alebo v uplatniteľnom prípade pomocou podobnej metodiky, ak sa táto metodika vymedzuje v právnom akte Únie týkajúcom sa vnútorného trhu s obnoviteľnými plynmi a zemným plynom a vodíkom podľa článku 10 ods. 1 a 2 tohto nariadenia.

V stĺpci 5 sa uvádzajú hlavné typy/triedy jednotiek spotrebujúcich palivo, ako sú dvojtaktný a štvortaktný spaľovací motor s dieselovým alebo Ottovým cyklom, zážihové motory s chudobnou zmesou (LBSI), palivové články atď.

V stĺpci 6 sa uvádza emisný faktor  $C_f$  pre  $\text{CO}_2$  v  $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$ . Použijú sa hodnoty emisných faktorov špecifikované v nariadení (EÚ) 2015/757. V tabuľke sú špecifikované predvolené hodnoty pre všetky palivá, ktoré nie sú uvedené v nariadení (EÚ) 2015/757.

V stĺpci 7 sa uvádza emisný faktor  $C_f$  pre metán v  $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$ . V prípade LNG palív je  $C_f$  pre metán stanovený na nulu.

V stĺpci 8 sa uvádza emisný faktor  $C_f$  pre oxid dusný v  $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$ .

V stĺpci 9 sa uvádza časť paliva stratená ako fugitívne a uniknuté emisie ( $C_{\text{slip}}$ ) meraná ako percento hmotnosti paliva použitého konkrétnou jednotkou spotrebujúcou palivo. V prípade palív, ako je LNG, pre ktoré existujú fugitívne a uniknuté emisie, sa množstvo fugitívnych a uniknutých emisií uvedených v tabuľke vyjadrí percentom hmotnosti použitého paliva (stĺpec 9). Hodnoty  $C_{\text{slip}}$  uvedené v tabuľke sa vypočítajú pri 50 % plného zaťaženia motora.

---



## PRÍLOHA III

**Všeobecné požiadavky na technológie s nulovými emisiami**

V nasledujúcej nevyčerpávajúcej tabuľke sa uvádzajú typy technológií, ktoré sa majú považovať za technológie s nulovými emisiami v zmysle článku 3 bodu 7, ako aj všeobecné požiadavky na ich prevádzku.

Typy technológií	Všeobecné požiadavky na prevádzku
Palivové články	Energia dodávaná palubnými palivovými článkami s palivom alebo systémom, ktoré zabezpečujú, že pri používaní na účely poskytovania energie neuvolňujú do atmosféry žiadne emisie uvedené v článku 3 bode 7.
Palubné uskladňovanie elektrickej energie	Energia dodávaná palubnými systémami na uskladňovanie elektrickej energie, ktoré sa vopred nabíli prostredníctvom: <ul style="list-style-type: none"><li>— výroby elektriny na palube na mori</li><li>— pobrežného nabíjania batérií</li><li>— výmeny batérií.</li></ul>
Palubná výroba elektriny z veternej a slnečnej energie	Energia dodávaná palubnými obnoviteľnými zdrojmi energie, a to buď priamo do siete lode, alebo prostredníctvom nabíjania systémov na prechodné uskladňovanie elektrickej energie.

Energiu dodávanú palubnými technológiami, ktoré nie sú uvedené v tejto tabuľke a ktoré dosahujú nulové emisie v zmysle článku 3 bodu 7, možno doplniť do tejto tabuľky prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 6 ods. 6.

Splnenie všeobecných požiadaviek uvedených vyššie a v článku 6 ods. 6 pre iné technológie, ako aj podrobných akceptačných kritérií stanovených vo vykonávacích aktoch uvedených v článku 6 ods. 7 sa musí preukázať náležitou dokumentáciou.

## PRÍLOHA IV

## Vzorce na výpočet bilancie súladu a pokút fueleu stanovených v článku 23 ods. 2

## A. Vzorec na výpočet bilancie súladu lode

- a) Na účely výpočtu bilancie súladu lode týkajúcej sa intenzity skleníkových plynov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, sa uplatňuje tento vzorec:

Bilancia súladu [gCO <sub>2</sub> eq] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times \left[ \sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k \right]$
---	--

kde:

gCO <sub>2</sub> eq	Gramy ekvivalentu CO <sub>2</sub>
GHGIE <sub>target</sub>	Limit intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode podľa článku 4 ods. 2
GHGIE <sub>actual</sub>	Priemerná ročná intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube lode vypočítaná za príslušné nahlasované obdobie

V prípade každej lode, ktorá má ťadovú triedu IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennú ťadovú triedu môže spoločnosť do 31. decembra 2034 požiadať o vylúčenie dodatočnej spotreby energie v dôsledku plavby v podmienkach ťadu.

V prípade každej lode, ktorá má ťadovú triedu IA alebo IA Super alebo rovnocennú ťadovú triedu môže spoločnosť požiadať o vylúčenie dodatočnej spotreby energie z dôvodu technických vlastností lode.

V oboch prípadoch, kedy je dodatočná spotreba energie vylúčená, sa na výpočet bilancie súladu uvedenej vyššie hodnoty  $M_i$  nahradia upravenou hmotnosťou paliva  $M_{iA}$  vymedzenou v prílohe V a hodnota GHGIE<sub>actual</sub>, ktorá sa má použiť na výpočet bilancie súladu, sa prepočíta so zodpovedajúcimi hodnotami  $M_{iA}$ .

- b) Na účely výpočtu bilancie súladu lode, pokiaľ ide o čiastkový cieľ pre RFNBO podľa článku 5 ods. 3, sa uplatňuje tento vzorec:

$CB_{\text{RFNBO}}[\text{MJ}] =$	$\left( 0,02 \times \left( \sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left( \sum_i^{n_{\text{RFNBO}}} M_i \times LCV_i \right)$
----------------------------------	---

kde:

$CB_{\text{RFNBO}}$	Bilancia súladu (v MJ) čiastkového cieľa RFNBO uvedeného v článku 5 ods. 3 lance in MJ of RFNBO subtarget referred to in Article 5(3)
$\sum_i^{n_{\text{RFNBO}}} M_i \times LCV_i$	Ročný súčet energie využitej z RFNBO a/alebo z palív zabezpečujúcich rovnocenné úspory emisií skleníkových plynov uvedených v článku 5

## B. Vzorec na výpočet pokút FuelEU stanovených v článku 23 ods. 2

Výška pokút FuelEU stanovených v článku 23 ods. 2 sa vypočíta takto:

- a) pokuta FuelEU, pokiaľ ide o bilanciu súladu týkajúcu sa intenzity emisií skleníkových plynov z lode podľa článku 4 ods. 2

Pokuta FuelEU =		$\frac{ \text{bilancia súladu} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$	
1.	Pokuta FuelEUy	2.	je v EUR
3.	Bilancia súladu	4.	je absolútna hodnota bilancie súladu
5.	41 000	6.	je 1 metrická tona VLSFO, ktorá zodpovedá 41 000 MJ
7.	2 400	8.	je suma, ktorá sa má zaplatiť v EUR za ekvivalent metrických ton VLSFO

- b) pokuta FuelEU, pokiaľ ide o čiastkový cieľ pre RFNBO podľa článku 5 ods. 3

Ak  $CB_{\text{RFNBO}} > 0$ , výška pokuty FuelEU uvedenej v článku 23 ods. 2 sa vypočíta takto:

Pokuta FuelEU (RFNBO) =		$\frac{CB_{\text{RFNBO}}}{41000} \times P_d$	
9.	Pokuta FuelEU	10.	je v EUR
11.	$CB_{\text{RFNBO}}$	12.	je hodnota bilancie súladu pre RFNBO
13.	$P_d$	14.	je cenový rozdiel medzi RFNBO a fosílnymi palivami kompatibilnými s lodnými zariadeniami
15.	41 000	16.	je 1 metrická tona VLSFO, ktorá zodpovedá 41 000 MJ

## PRÍLOHA V

**Výpočet upravenej hmotnosti paliva pre plavbu v podmienkach ľadu**

V tejto prílohe sa opisuje spôsob výpočtu:

- dodatočnej spotreby energie z dôvodu technických charakteristík lode, ktorá má ľadovú triedu IA alebo IA Super alebo rovnocennú ľadovú triedu,
- dodatočnej spotreby energie loďou, ktorá má ľadovú triedu IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennú ľadovú triedu pri plavbe v podmienkach ľadu,
- upravenej hmotnosti [ $M_i A$ ] po odpočítaní dodatočnej energie priradenej ku každému palivu  $i$ .

Dodatočná energia spotrebovaná z dôvodu ľadovej triedy

Dodatočná spotreba energie vyplývajúca z technických charakteristík lode, ktorá má ľadovú triedu IA alebo IA Super alebo rovnocennú ľadovú triedu, sa vypočíta takto:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

kde:

- $E_{\text{voyages, total}}$  označuje celkovú energiu spotrebovanú pri všetkých plavbách a
- $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  označuje dodatočnú spotrebu energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu.

Celková energia spotrebovaná pri všetkých plavbách sa vypočíta takto:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

kde:

- $M_{i, \text{voyages, total}}$  označuje hmotnosť paliva  $i$  spotrebovaného pri všetkých plavbách v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a
- $LCV_i$  označuje dolnú výhrevnosť paliva  $i$ .

Dodatočná energia spotrebovaná pri plavbe v podmienkach ľadu

Dodatočná spotreba energie lode, ktorá má ľadovú triedu IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennú ľadovú triedu pri plavbe v podmienkach ľadu sa vypočíta takto:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

kde:

- $E_{\text{voyages, open water}}$  označuje energiu spotrebovanú pri plavbách na otvorenom mori a
- $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  označuje upravenú energiu spotrebovanú v podmienkach ľadu.
- $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  nemôže byť vyššia ako  $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

Energia spotrebovaná pri plavbách, ktoré zahŕňajú len plavbu na otvorenom mori, sa vypočíta takto:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

kde:

- $E_{\text{voyages, ice conditions}}$  označuje energiu spotrebovanú pri plavbe v podmienkach ľadu, ktorá sa vypočíta takto:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i$$

kde:

$M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$  označuje hmotnosť paliva i spotrebovaného pri plavbe v podmienkach ľadu v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Upravená energia spotrebovaná pri plavbe v podmienkach ľadu sa vypočíta takto:

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

kde:

$D_{\text{ice conditions}}$  označuje celkovú vzdialenosť preplávanú v podmienkach ľadu v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$  označuje spotrebu energie na vzdialenosť preplávanú na otvorenej vode, ktorá sa vypočíta takto:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

kde:

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$  označuje spotrebu energie pri plavbe v podmienkach ľadu a

$D_{\text{total}}$  je celková vzdialenosť preplávaná za rok v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Celková dodatočná energia súvisiaca s ľadom spotrebovaná z dôvodu ľadovej triedy a pri plavbe v podmienkach ľadu

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Upravená hmotnosť  $[M_{i,A}]$

Spoločnosť prideli celkovú dodatočnú energiu súvisiacu s ľadom  $E$  i additional ice rôznym palivám i používaným počas roka, a to s týmito podmienkami:

$$\Sigma E \text{ i additional ice} = E \text{ additional ice}$$

Pre každé palivo i,

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

Upravená hmotnosť paliva  $[M_{i,A}]$  sa vypočíta takto:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$


---