



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin*

---

**2013/0224(COD)**

5. 12. 2013

# **POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 80 - 278**

**Návrh zprávy**  
**Theodoros Skylakakis**  
(PE522.893v01-00)

Monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní  
dopravy a změna nařízení (EU) č. 525/2013

Návrh nařízení  
(COM(2013)480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185CS.doc

PE524.761v01-00

**CS**

*Jednotná v rozmanitosti*

**CS**



**Pozměňovací návrh 80**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 4**

*Znění navržené Komisí*

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí **CO<sub>2</sub>** na základě spotřeby paliva u lodí, což představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.

*Pozměňovací návrh*

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává **zavedení tržního opatření, které vyžaduje** zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí **skleníkových plynů** na základě spotřeby paliva u lodí, což představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.  
**Přístup veřejnosti k údajům o emisích přispěje k odstranění mnoha tržních překážek, které brání přijetí řady nákladově nepříznivých opatření, jež by omezila emise z tohoto odvětví.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 81**  
**Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 4**

*Znění navržené Komisí*

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO<sub>2</sub> na základě spotřeby paliva u lodí, což představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.

*Pozměňovací návrh*

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává **zavedení tržních opatření. První fází, která je nezbytná pro zavedení systému ETS pro oblasti námořní dopravy, je** zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO<sub>2</sub> na základě spotřeby paliva u lodí, což představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k

začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.

Or. fr

**Pozměňovací návrh 82**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 4**

*Znění navržené Komisí*

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO<sub>2</sub> na základě spotřeby paliva u lodí, což představuje první krok odstupňovaného přístupu **vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.**

*Pozměňovací návrh*

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO<sub>2</sub> na základě spotřeby paliva u lodí **s cílem shromáždit souhrnné údaje o emisích CO<sub>2</sub>**, což představuje první krok odstupňovaného přístupu, **který může být odůvodněn nutností tyto emise snížit.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 83**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 7**

*Znění navržené Komisí*

(7) Zavedením systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí bude podle předpokladů do roku 2030 dosaženo snížení emisí **až o 2 % ve srovnání se scénářem, podle něž by žádná opatření přijata nebyla, a úhrnných čistých úspor nákladů ve výši až 1,2 miliardy EUR**, neboť systém MVO by mohl přispět k odstranění překážek na trhu,

*Pozměňovací návrh*

(7) Zavedením systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí bude podle předpokladů do roku 2030 dosaženo snížení emisí, neboť systém MVO by mohl přispět k odstranění překážek na trhu. Toto snížení nákladů na přepravu by mělo usnadnit mezinárodní obchod. Spolehlivý systém MVO je navíc základním předpokladem každého tržního

**zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí.** Toto snížení nákladů na přepravu by mělo usnadnit mezinárodní obchod. Spolehlivý systém MVO je navíc základním předpokladem každého tržního opatření či **normy účinnosti**, ať jsou uplatňovány na úrovni EU či celosvětově. Rovněž poskytuje spolehlivé údaje, které umožňují stanovit přesné cíle snižování emisí a posoudit pokrok v úsilí námořní dopravy přispět k dosažení nízkouhlíkového hospodářství.

opatření či **jiných opatření zaměřených na zajištění lepšího základu pro zásadu „znečišťovatel platí“**, ať jsou uplatňovány na úrovni EU či celosvětově. Rovněž poskytuje spolehlivé údaje, které umožňují stanovit přesné cíle snižování emisí a posoudit pokrok v úsilí námořní dopravy přispět k dosažení nízkouhlíkového hospodářství.

Or. en

#### **Pozměňovací návrh 84**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 7 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(7a) Spolehlivé informace o emisích CO<sub>2</sub> a o tom, jakou mají lodě spotřebu paliva, jsou potřebné pro zavedení systému cen za tyto emise v pozdější fázi. Pokud do tří let od prvního zveřejnění informací uvedených v článku 21 členské státy neschválí mezinárodní dohodu Mezinárodní námořní organizace, která by do svých cílů v oblasti snižování emisí zahrnula rovněž emise z mezinárodní námořní dopravy, nebo Unie neschválí žádnou takovou dohodu uzavřenou v rámci UNFCCC, měla by Komise předložit návrh na zahrnutí systému cen emisí z mezinárodní námořní dopravy.***

Or. en

#### **Pozměňovací návrh 85**

**Françoise Grossetête**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 8**

*Znění navržené Komisí*

(8) Pro účely monitorování by měly být za relevantní považovány všechny plavby v rámci Unie, všechny plavby z posledního přístavu mimo Unii do prvního přístavu určený v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určený mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise CO<sub>2</sub> v přístavech Unie, a to i na případy, kdy lodě kotví nebo se pohybují po přístavu, zejména proto, že jsou k dispozici zvláštní opatření ke snížení či eliminaci těchto emisí. Tato pravidla by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku.

*Pozměňovací návrh*

(8) Pro účely monitorování by měly být za relevantní považovány všechny plavby v rámci Unie, všechny plavby z posledního přístavu mimo Unii do prvního přístavu určený v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určený mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise CO<sub>2</sub> v přístavech Unie, a to i na případy, kdy lodě kotví nebo se pohybují po přístavu, zejména proto, že jsou k dispozici zvláštní opatření **a alternativní technologie** ke snížení či eliminaci těchto emisí, **jako jsou například infrastruktury pro využívání pobřežní elektřiny na lodích**. Tato pravidla by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku.

Or. fr

*Odůvodnění*

*V přístavních městech představují emise z lodí významný zdroj městského znečištění. Využívání pobřežní elektřiny na lodích by umožnilo na těchto lodích vypnout motory, a jejich škodlivé dopady by tak byly zčásti omezeny. Tato technologie je již vyspělá a kromě průmyslového potenciálu může mít také značné výhody z hlediska ochrany životního prostředí.*

**Pozměňovací návrh 86**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 10**

*Znění navržené Komisí*

(10) Spolehlivý systém Unie pro MVO z lodí by měl vycházet z výpočtu emisí z paliva spotřebovaného při plavbách do přístavů v Unii a z nich, jelikož údaje o prodeji paliva nemohou kvůli velkým

*Pozměňovací návrh*

(10) Spolehlivý systém Unie pro MVO z lodí by měl vycházet z výpočtu emisí z paliva spotřebovaného při plavbách do přístavů v Unii a z nich **nebo z přesného hlášení o skutečných emisích vzniklých**

kapacitám lodních nádrží poskytnout dostatečně přesné odhady spotřeby paliva v rámci této specifické působnosti.

**při těchto plavbách**, jelikož údaje o prodeji paliva nemohou kvůli velkým kapacitám lodních nádrží poskytnout dostatečně přesné odhady spotřeby paliva v rámci této specifické působnosti.

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Lodě, které používají stálé monitorování, dostávají přesné informace o svých emisích a neměly by mít povinnost převádět tyto informace zpět na spotřebu paliva.*

### **Pozměňovací návrh 87 Christofer Fjellner**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 11**

##### *Znění navržené Komisí*

***(11) Systém Unie pro MVO by se měl také vztahovat na jiné informace důležité z hlediska klimatu, které umožní stanovit účinnost lodí nebo důkladněji analyzovat příčiny ovlivňující vznik emisí. Tato oblast působnosti rovněž uvádí systém Unie pro MVO do souladu s mezinárodními iniciativami, které mají za cíl zavést normy účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a přispívá k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací.***

##### *Pozměňovací návrh*

***vypouští se***

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 88**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 11**

*Znění navržené Komisí*

(11) Systém Unie pro MVO by *se* měl **také vztahovat na jiné informace důležité z hlediska klimatu, které umožní stanovit účinnost lodí nebo důkladněji analyzovat příčiny ovlivňující** vznik emisí. Tato oblast působnosti rovněž uvádí systém Unie pro MVO do souladu s mezinárodními iniciativami, které mají za cíl zavést normy účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a přispívá k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací.

*Pozměňovací návrh*

(11) Systém Unie pro MVO by měl **umožnit stanovení účinnosti** lodí nebo **důkladnější analýzu příčin ovlivňujících** vznik emisí. Tato oblast působnosti rovněž uvádí systém Unie pro MVO do souladu s mezinárodními iniciativami, které mají za cíl zavést normy účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a přispívá k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací.

Or. en

**Pozměňovací návrh 89**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 11**

*Znění navržené Komisí*

(11) Systém Unie pro MVO by se měl také vztahovat na jiné informace **důležité z hlediska klimatu**, které umožní stanovit účinnost lodí nebo důkladněji analyzovat příčiny ovlivňující vznik emisí. Tato oblast působnosti rovněž uvádí systém Unie pro MVO do souladu s mezinárodními iniciativami, které mají za cíl zavést normy účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a přispívá k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací.

*Pozměňovací návrh*

(11) Systém Unie pro MVO by se měl také vztahovat na jiné **relevantní** informace, které umožní stanovit účinnost lodí nebo důkladněji analyzovat příčiny ovlivňující vznik emisí. Tato oblast působnosti rovněž uvádí systém Unie pro MVO do souladu s mezinárodními iniciativami, které mají za cíl zavést normy účinnosti pro stávající lodě, přičemž se vztahuje také na provozní opatření, a přispívá k odstranění překážek na trhu souvisejících s nedostatkem informací.

Or. en



**Pozměňovací návrh 90**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12**

*Znění navržené Komisí*

(12) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, **a optimalizoval poměr přínosů a nákladů spojených se systémem MVO**, aniž by se zároveň oslabil cíl, který spočívá v pokrytí jednoznačně převládajícího podílu emisí **skleníkových plynů** z námořní dopravy, **měla** by se **pravidla** MVO vztahovat **pouze** na **velké producenty emisí**. **Po podrobné objektivní analýze velikostí a emisí lodí připlouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z přístavů Unie byla zvolena hranice hrubé prostornosti 5000 tun. Lodě o hrubé prostornosti nad 5000 tun představují přibližně 55 % počtu lodí, jež se zastavují v přístavech Unie, a vypouštějí přibližně 90 % souvisejících emisí. Tato nediskriminační hranice by zaručila, aby byli pokryti nejdůležitější producenti emisí. Nižší hranice by měla za následek vyšší administrativní zátěž, zatímco vyšší hranice by omezila pokrytí emisí, a tím také environmentální účinnost tohoto systému.**

*Pozměňovací návrh*

(12) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, aniž by se zároveň oslabil cíl, který spočívá v pokrytí jednoznačně převládajícího podílu emisí **CO<sub>2</sub>** z námořní dopravy, **měl** by se **systém** MVO vztahovat na **lodě o hrubé prostornosti, která činí nejméně 3000 tun.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 91**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12**

(12) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, a optimalizoval poměr přínosů a nákladů spojených se systémem MVO, aniž by se zároveň oslabil cíl, který spočívá v pokrytí jednoznačně převládajícího podílu emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, měla by se pravidla MVO vztahovat pouze na velké producenty emisí. Po podrobné objektivní analýze velikostí a emisí lodí připlouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z přístavů Unie byla zvolena hranice hrubé prostornosti 5000 tun. Lodě o hrubé prostornosti nad 5000 tun představují přibližně 55 % počtu lodí, jež se zastavují v přístavech Unie, a vypouštějí přibližně 90 % souvisejících emisí. Tato nediskriminační hranice by zaručila, aby byli pokryti nejdůležitější producenti emisí. Nižší hranice by měla za následek vyšší administrativní zátěž, zatímco vyšší hranice by omezila pokrytí emisí, a tím také environmentální účinnost tohoto systému.

(12) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, a optimalizoval poměr přínosů a nákladů spojených se systémem MVO, aniž by se zároveň oslabil cíl, který spočívá v pokrytí jednoznačně převládajícího podílu emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, měla by se pravidla MVO vztahovat pouze na velké producenty emisí. Po podrobné objektivní analýze velikostí a emisí lodí připlouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z přístavů Unie byla zvolena hranice hrubé prostornosti 5000 tun. Lodě o hrubé prostornosti nad 5000 tun představují přibližně 55 % počtu lodí, jež se zastavují v přístavech Unie, a vypouštějí přibližně 90 % souvisejících emisí. Tato nediskriminační hranice by zaručila, aby byli pokryti nejdůležitější producenti emisí. Nižší hranice by měla za následek vyšší administrativní zátěž, zatímco vyšší hranice by omezila pokrytí emisí, a tím také environmentální účinnost tohoto systému. ***Bude to uzákoněno prostřednictvím výjimky určené k přechodnému uplatnění, než bude přijata globální dohoda nebo než dojde k pozdější revizi.***

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Lodě o hrubé prostornosti 400 až 5000 tun správně patří do oblasti působnosti nařízení, avšak měly by obdržet výjimku, dokud nebude uzavřena globální dohoda, nebo dokud nebudou určeny nákladově úspornější způsoby, jak na tyto lodě vztáhnout MVO.*

#### **Pozměňovací návrh 92**

**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12**

*Znění navržené Komisí*

(12) Aby se **minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, zejména malých a středních podniků, a optimalizoval poměr přínosů a nákladů spojených se systémem MVO, aniž by se zároveň oslabil cíl, který spočívá v pokrytí jednoznačně převládajícího podílu emisí skleníkových plynů z námořní dopravy**, měla by se pravidla MVO vztahovat **pouze na velké producenty emisí**. Po podrobné objektivní analýze velikostí a emisí lodí **připlouvajících do přístavů Unie a odplouvajících z přístavů Unie** byla zvolena hranice hrubé prostornosti **5000 tun. Lodě o hrubé prostornosti nad 5000 tun představují přibližně 55 % počtu lodí, jež se zastavují v přístavech Unie, a vypouštějí přibližně 90 % souvisejících emisí**. Tato nediskriminační hranice by zaručila, **aby byli pokryti nejdůležitější producenti emisí. Nižší hranice by měla za následek vyšší administrativní zátěž, zatímco vyšší hranice by omezila pokrytí emisí, a tím také environmentální účinnost tohoto systému.**

*Pozměňovací návrh*

(12) Aby se **zajistil soulad unijního systému MVO s přílohou VI úmluvy MARPOL**, měla by se pravidla MVO vztahovat na **lodě o hrubé prostornosti přesahující 400 tun**. Po podrobné objektivní analýze velikostí a emisí lodí byla **na mezinárodní úrovni** zvolena hranice hrubé prostornosti **400 tun**. Tato nediskriminační hranice by zaručila **rovné podmínky na mezinárodní úrovni**.

Or. en

**Pozměňovací návrh 93**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 13**

*Znění navržené Komisí*

(13) Aby se dále snížila administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, měla by se pravidla monitorování zaměřit na CO<sub>2</sub> jakožto na zdaleka nejvýznamnější

*Pozměňovací návrh*

*(Netýká se českého znění.)*

skleníkový plyn produkovaný námořní dopravou, který se na celkových emisích skleníkových plynů z tohoto odvětví podílí až z 98 %.

Or. en

## **Pozměňovací návrh 94** **Satu Hassi**

### **Návrh nařízení** **Bod odůvodnění 14**

#### *Znění navržené Komisí*

(14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníkům lodí umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání dodacích listů zásobníků, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.

#### *Pozměňovací návrh*

(14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníkům lodí ***o hrubé prostornosti do 5000 tun*** umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání dodacích listů zásobníků, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.

Or. en

## **Pozměňovací návrh 95** **Spyros Danellis**

### **Návrh nařízení** **Bod odůvodnění 14**

#### *Znění navržené Komisí*

(14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníkům lodí umožněno, aby si

#### *Pozměňovací návrh*

(14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníkům lodí umožněno, aby si

zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání **dodacích listů zásobníků**, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.

zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. **Lodě, které nemají instalováno nezbytné zařízení pro automatizované monitorování, mohou během přechodného období využívat také dodací listy zásobníků.** Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.

Or. en

### Odůvodnění

*Monitorování za pomoci dodacích listů zásobníků je méně přesné než jiné způsoby a jako jediné jej nelze automatizovat. V důsledku toho poskytuje více prostoru pro lidskou chybu a podvody a jeho kontrola ze strany orgánů je nákladná a časově náročná. Unijní systém MVO musí být spolehlivý a přesný, aby mohl sloužit jako vzor pro účinný globální systém, a proto by měl využívat pouze automatizovaných systémů. U některých starších lodí by však pro instalaci automatizovaných systémů mohlo být zapotřebí určité dodatečné lhůty.*

### Pozměňovací návrh 96

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

#### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 14

##### *Znění navržené Komisí*

(14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníkům lodí umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání dodacích listů zásobníků, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.

##### *Pozměňovací návrh*

(14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být **po dobu přechodného období pěti let od vstupu tohoto nařízení v platnost** vlastníkům lodí umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování, **jež nejsou stejně přesné**: využívání dodacích listů zásobníků, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. **Po uplynutí tohoto přechodného období by vlastníkům lodí mělo být umožněno, aby si**

*zvolili jednu z těchto dvou metod monitorování: průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí.* Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování.

Or. en

**Pozměňovací návrh 97**  
**Sabine Wils**  
za skupinu GUE/NGL

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 16**

*Znění navržené Komisí*

*(16) Systém Unie pro MVO by se v této fázi neměl vztahovat na jiné skleníkové plyny, látky s dopadem na klima ani látky znečišťující ovzduší, aby se zabránilo požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení, což by mohlo provádění systému Unie pro MVO zdržet.*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

*Odůvodnění*

*Měli bychom zohlednit také jiné emise – v této fázi a obecně.*

**Pozměňovací návrh 98**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 16**

*Znění navržené Komisí*

*(16) Systém Unie pro MVO by se v této fázi neměl vztahovat na jiné skleníkové*

*Pozměňovací návrh*

*(16) Systém Unie pro MVO je příležitostí k zajištění ucelené regulace odvětví lodní*

*plyny, látky s dopadem na klima ani látky znečišťující ovzduší, aby se zabránilo požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení, což by mohlo provádění systému Unie pro MVO zdržet.*

*dopravy, pokud jde o hlavní emise do ovzduší. Systém MVO bude vyžadovat monitorování CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub> uvedených v příloze VI úmluvy MARPOL. Jedná se o nezbytné opatření pro zajištění dodržování právních předpisů vydaných s cílem omezit stále výraznější negativní zdravotní dopady znečištění ovzduší lodní dopravou a zároveň pro zabránění požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení.*

Or. en

## **Pozměňovací návrh 99 Satu Hassi**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 16**

*Znění navržené Komisí*

*(16) Systém Unie pro MVO by se v této fázi neměl vztahovat na jiné skleníkové plyny, látky s dopadem na klima ani látky znečišťující ovzduší, aby se zabránilo požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení, což by mohlo provádění systému Unie pro MVO zdržet.*

*Pozměňovací návrh*

*(16) Systém MVO je příležitostí, jak zajistit soudržnou regulaci odvětví lodní dopravy s ohledem na jiná odvětví, a je tudíž nezbytné, aby sledování emisí NO<sub>x</sub>, které je také součástí přílohy VI úmluvy MARPOL, bylo začleněno do systému MVO a aby se zároveň omezil požadavek na přímé měření emisí u lodí o hrubé prostornosti nad 5000 tun od roku 2020 a dále aby se zajistilo, že měřicí zařízení bude dostatečně spolehlivé a komerčně dostupné. Nedokonalé spalování metanu (CH<sub>4</sub>) ve válcích lodních motorů na plynový pohon a výsledné metanové zplodiny vycházející z výfuku by měly být rovněž zahrnuty do systému MVO, pokud jde o emise skleníkových plynů z námořní dopravy.*

Or. en

**Pozměňovací návrh 100**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 16 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(16a) Komise by měla do roku 2015 prosadit návrhy vyžadující monitorování, vykazování a ověřování dalších látek znečišťujících ovzduší, na něž se vztahuje příloha VI úmluvy MARPOL ze dne 1. ledna 2020.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 101**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 17**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou tyto údaje relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o Eurostatu<sup>18</sup>.

(17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje **pro každou trasu**, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou tyto údaje relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o Eurostatu<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

---

<sup>18</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

Or. de



## Odůvodnění

*Je žádoucí požadovat údaje o emisích lodí pro každou trasu, aby tak byl na příslušných trasách vyvíjen tlak na používání ekologičtějších lodí.*

### **Pozměňovací návrh 102** **Corinne Lepage**

#### **Návrh nařízení** **Bod odůvodnění 17**

##### *Znění navržené Komisí*

(17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou tyto údaje relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o Eurostatu<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

##### *Pozměňovací návrh*

(17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. ***Na druhou stranu je důležité poskytovat nájemcům a jiným průmyslovým subjektům konkrétní informace o každé plavbě s cílem zamezit překážkám na trhu. Toto nařízení se v tomto ohledu snaží najít spravedlivou rovnováhu.*** Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou tyto údaje relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o Eurostatu<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

Or. fr

### **Pozměňovací návrh 103** **Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

## Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

### *Znění navržené Komisí*

(18) Ověřování prováděné akreditovanými ověřovateli by mělo zaručit, že plány monitorování a zprávy o emisích jsou správné a v souladu s požadavky definovanými tímto nařízením. Důležitým prvkem, který ověřování zjednoduší, je fakt, že ověřovatelé by měli důvěryhodnost vykazovaných údajů kontrolovat porovnáním s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodí a vlastností lodí. Tyto odhady by mohla poskytnout Komise. Ověřovateli by měly být nezávislé a kvalifikované osoby nebo právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

### *Pozměňovací návrh*

(18) Ověřování prováděné akreditovanými ověřovateli by mělo zaručit, že plány monitorování a zprávy o emisích jsou správné a v souladu s požadavky definovanými tímto nařízením. **Požadavky na způsobilost jsou tudíž nezbytné k tomu, aby ověřovatel mohl vykonávat ověřovací činnosti podle tohoto nařízení.** Důležitým prvkem, který ověřování zjednoduší, je fakt, že ověřovatelé by měli důvěryhodnost vykazovaných údajů kontrolovat porovnáním s odhady vycházejícími z údajů o sledování lodí a vlastností lodí. Tyto odhady by mohla poskytnout Komise. Ověřovateli by měly být nezávislé a kvalifikované osoby nebo právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

Or. en

## Pozměňovací návrh 104 Sabine Wils

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 20

#### *Znění navržené Komisí*

(20) Vzhledem ke svým zkušenostem s obdobnými úkony týkajícími se námořní bezpečnosti by Evropská agentura pro

#### *Pozměňovací návrh*

(20) Vzhledem ke svým zkušenostem s obdobnými úkony týkajícími se námořní bezpečnosti by Evropská agentura pro

námořní bezpečnost (EMSA) měla Komisi podporovat tím, že bude vykonávat určité úkoly.

námořní bezpečnost (EMSA) měla Komisi podporovat tím, že bude vykonávat určité úkoly, *tj. provádět horizontální analýzu uplatňování právních předpisů a podávat zprávy o závěrech uskutečněných návštěvních a inspekčních cyklů.*

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Je dobré nastínit předmět podpory ze strany EMSA.*

### **Pozměňovací návrh 105 Georgios Koumoutsakos**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 24**

##### *Znění navržené Komisí*

(24) Systém Unie pro MVO by měl sloužit jako vzor pro provedení systému MVO na celosvětové úrovni. ***Globální systém MVO je vhodnější, jelikož jej lze vzhledem k širší oblasti působnosti považovat za účinnější. V této souvislosti by Komise měla pravidelně sdílet relevantní informace o provádění tohoto nařízení s organizací IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by organizaci IMO předkládat náležitá podání.*** Bude-li dosaženo dohody o globálním systému MVO, Komise ***by měla systém Unie pro MVO přezkoumat a uvést jej s tímto globálním systémem do souladu.***

##### *Pozměňovací návrh*

(24) Systém Unie pro MVO by měl sloužit jako vzor pro provedení systému MVO na celosvětové úrovni. Bude-li dosaženo dohody o globálním systému MVO, Komise systém Unie pro MVO ***přezkoumá a uvede*** jej s tímto globálním systémem do souladu.

Or. en

### **Pozměňovací návrh 106 Satu Hassi**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 24 a (nový)**

**(24a) Všechna hospodářská odvětví by měla přispět k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu a snížení emisí. V případě, že do roku 2019 nebude v platnosti žádná mezinárodní dohoda, která by zahrnovala cíle omezení emisí v mezinárodní námořní dopravě prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace, měl by se uplatnit systém cen na emise z námořní dopravy u plaveb směřujících do Unie, zatímco za druhou polovinu plaveb by nesly odpovědnost jiné země.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 107  
Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 25**

(25) Aby se v co největším rozsahu využily nejlepší dostupné postupy a vědecké důkazy, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o přezkum určitých technických aspektů monitorování a vykazování emisí  $CO_2$  z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Zejména je důležité, aby Komise během přípravné práce uskutečnila vhodné konzultace, včetně konzultací na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby příslušné dokumenty byly souběžně, včas a odpovídajícím způsobem předány Evropskému parlamentu a Radě.

(25) Aby se v co největším rozsahu využily nejlepší dostupné postupy a vědecké důkazy, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o přezkum určitých technických aspektů monitorování a vykazování emisí  $CO_2$ ,  $SO_x$  a  $NO_x$  z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Zejména je důležité, aby Komise během přípravné práce uskutečnila vhodné konzultace, včetně konzultací na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby příslušné dokumenty byly souběžně, včas a odpovídajícím způsobem předány Evropskému parlamentu a Radě.

Or. en

**Pozměňovací návrh 108**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 26**

*Znění navržené Komisí*

(26) Aby byly zaručeny jednotné podmínky pro využívání automatizovaných systémů a standardních elektronických šablon, které umožní, aby byly Komisi a zúčastněným státům jednotně podávány zprávy o emisích **a další informace důležité z hlediska klimatu**, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto nezbytné pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

*Pozměňovací návrh*

(26) Aby byly zaručeny jednotné podmínky pro využívání automatizovaných systémů a standardních elektronických šablon, které umožní, aby byly Komisi a zúčastněným státům jednotně podávány zprávy o emisích, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto nezbytné pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

Or. en

**Pozměňovací návrh 109**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 26**

*Znění navržené Komisí*

(26) Aby byly zaručeny jednotné podmínky pro využívání automatizovaných systémů a standardních elektronických šablon, které umožní, aby byly Komisi a zúčastněným státům jednotně podávány zprávy o emisích a další informace **důležité**

*Pozměňovací návrh*

(26) Aby byly zaručeny jednotné podmínky pro využívání automatizovaných systémů a standardních elektronických šablon, které umožní, aby byly Komisi a zúčastněným státům jednotně podávány zprávy o emisích a další **relevantní**

z *hlediska klimatu*, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto nezbytné pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

informace, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto nezbytné pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

Or. en

## **Pozměňovací návrh 110** **Vilja Savisaar-Toomast**

### **Návrh nařízení** **Bod odůvodnění 27**

#### *Znění navržené Komisí*

(27) Cíle navrhovaného opatření, tedy monitorování, vykazování a ověřování emisí CO<sub>2</sub> z lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu, který má tyto emise snížit, nelze vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy uspokojivě dosáhnout, budou-li členské státy jednat samostatně, a proto jej lze z důvodu rozsahu a účinků opatření lépe dosáhnout na úrovni Unie. Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

#### *Pozměňovací návrh*

(27) Cíle navrhovaného opatření, tedy monitorování, vykazování a ověřování emisí CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** a **NO<sub>x</sub>** z lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu, který má tyto emise snížit, nelze vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy uspokojivě dosáhnout, budou-li členské státy jednat samostatně, a proto jej lze z důvodu rozsahu a účinků opatření lépe dosáhnout na úrovni Unie. Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

Or. en

**Pozměňovací návrh 111**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 29**

*Znění navržené Komisí*

(29) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost dne 1. července **2015**, aby se zaručilo, že členské státy a příslušné zúčastněné strany budou mít dostatek času na to, aby přijaly nezbytná opatření k účinnému uplatnění tohoto nařízení dříve, než dne 1. ledna **2018** začne první vykazované období,

*Pozměňovací návrh*

(29) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost dne 1. července **2014**, aby se zaručilo, že členské státy a příslušné zúčastněné strany budou mít dostatek času na to, aby přijaly nezbytná opatření k účinnému uplatnění tohoto nařízení dříve, než dne 1. ledna **2016** začne první vykazované období,

Or. en

**Pozměňovací návrh 112**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Článek 1**

*Znění navržené Komisí*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) **a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících** z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

*Pozměňovací návrh*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

Or. en

*Odůvodnění*

*System MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 113**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Článek 1**

*Znění navržené Komisí*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí **oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>)** a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

*Pozměňovací návrh*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

Or. en

**Pozměňovací návrh 114**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Článek 1**

*Znění navržené Komisí*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) **a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících** z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

*Pozměňovací návrh*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

Or. en



**Pozměňovací návrh 115**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Článek 1**

*Znění navržené Komisí*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí **oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>)** a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí **CO<sub>2</sub>** z námořní dopravy.

*Pozměňovací návrh*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí **skleníkových plynů a vyřazení odpovídajících emisních povolenek** a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování **emisí skleníkových plynů** z námořní dopravy.

Or. en

**Pozměňovací návrh 116**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Článek 1**

*Znění navržené Komisí*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) a dalších informací **důležitých z hlediska klimatu** pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

*Pozměňovací návrh*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) a dalších **relevantních** informací pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

Or. en

**Pozměňovací návrh 117**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Článek 1**

*Znění navržené Komisí*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo *nákladově efektivní* snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

*Pozměňovací návrh*

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo snižování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

Or. en

*Odůvodnění*

*Je nežádoucí formulovat záměr nezbytného snižování emisí s výhradou úměrnosti z hlediska efektivity nákladů.*

**Pozměňovací návrh 118**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 2 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **5000 tun** a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.

*Pozměňovací návrh*

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **3000 tun** a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.

Or. en

**Pozměňovací návrh 119**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 2 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **5000** tun a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.

*Pozměňovací návrh*

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **400** tun a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.

Or. en

*Odůvodnění*

*Lodě o hrubé prostornosti ve výši 400 až 5000 tun produkuje pouze 10 % emisí CO<sub>2</sub>, avšak ve srovnání s většími loděmi u nich může být zapotřebí vynaložení nepřiměřeně většího úsilí, aby splnily stanovené podmínky. Je dobře, že tyto lodě spadají do oblasti působnosti nařízení, avšak prozatím by měly být předmětem výjimky stanovené ve zvláštním ustanovení.*

**Pozměňovací návrh 120**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 2 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **5000** tun a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při

*Pozměňovací návrh*

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **400** tun a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při

plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.

plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.

Or. en

### **Pozměňovací návrh 121**

**Satu Hassi**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 2 – odst. 2**

###### *Znění navržené Komisí*

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

###### *Pozměňovací návrh*

2. Toto nařízení se nevztahuje na dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu a státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům. **Co se týče válečných lodí a pomocných námořních válečných plavidel, hlášení se omezuje na čl. 10 písm. a) až f).**

Or. en

### **Pozměňovací návrh 122**

**Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 3 – písm. a**

###### *Znění navržené Komisí*

a) „emisemi“ se rozumí objem CO<sub>2</sub> vypouštěný do ovzduší loděmi uvedenými v článku 2;

###### *Pozměňovací návrh*

a) „emisemi“ se rozumí objem CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** vypouštěný do ovzduší loděmi uvedenými v článku 2;

Or. en

### **Pozměňovací návrh 123**

**Nils Torvalds**

#### **Návrh nařízení**

##### **Čl. 3 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

e) „ověřovatelem“ se rozumí právnická osoba, která provádí ověřování a je akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>26</sup> a tohoto nařízení;

---

<sup>26</sup> Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

*Pozměňovací návrh*

e) „ověřovatelem“ se rozumí právnická osoba, která provádí ověřování a je akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>26</sup> a tohoto nařízení, **nebo agentura pověřená správou systému vytváření modelů emisí z lodí;**

---

<sup>26</sup> Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

Or. en

*Odůvodnění*

*Zahrnutí agentury jakožto ověřovatele umožňuje vlastníkům lodí využívat modelů coby prostředku ke sledování emisí.*

**Pozměňovací návrh 124**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

**g) „dalšími informacemi důležitými z hlediska klimatu“ se rozumějí informace související se spotřebou paliva, vykonávanou přepravou a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a posoudit výkonnost lodí;**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

Or. en

**Pozměňovací návrh 125**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

g) „dalšími informacemi důležitými z hlediska klimatu“ se rozumějí informace související **se spotřebou** paliva, **vykonávanou přepravou** a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a **posoudit** výkonnost **lodí**;

*Pozměňovací návrh*

g) „dalšími informacemi důležitými z hlediska klimatu“ se rozumějí informace související **s emisemi CO<sub>2</sub> ze spotřeby** paliva, **ujetou vzdáleností** a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a **zjistit** výkonnost **lodní dopravy**;

Or. en

*Odůvodnění*

*Vykonávaná přeprava v navrhované formě je považována za údaj citlivý pro společnost, který by se tudíž neuváděl. Jako náhrada je navrhována ujetá vzdálenost.*

**Pozměňovací návrh 126**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

g) „dalšími informacemi **důležitými z hlediska klimatu**“ se rozumějí informace související se spotřebou paliva, **vykonávanou přepravou** a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a **posoudit** výkonnost lodí;

*Pozměňovací návrh*

g) „dalšími **relevantními** informacemi“ se rozumějí informace související **s emisemi CO<sub>2</sub> v souvislosti** se spotřebou paliva, **ujetou vzdáleností** a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a **poukázat na** výkonnost lodí;

Or. en

**Pozměňovací návrh 127**  
**Françoise Grossetête**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

g) „dalšími informacemi důležitými

*Pozměňovací návrh*

g) „dalšími informacemi důležitými

z hlediska klimatu“ se rozumějí informace související se spotřebou paliva, vykonávanou přepravou a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a posoudit výkonnost lodí;

z hlediska klimatu“ se rozumějí informace související se spotřebou paliva, vykonávanou přepravou, **možnostmi využívání pobřežní elektřiny** a energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a posoudit výkonnost lodí;

Or. fr

#### *Odůvodnění*

*V přístavních městech představují emise z lodí významný zdroj městského znečištění. Využívání pobřežní elektřiny na lodích by umožnilo na těchto lodích vypnout motory, a jejich škodlivé dopady by tak byly zčásti omezeny. Tato technologie je již vyspělá a kromě průmyslového potenciálu může mít také značné výhody z hlediska ochrany životního prostředí.*

#### **Pozměňovací návrh 128** **Christofer Fjellner**

#### **Návrh nařízení** **Čl. 3 – písm. h**

##### *Znění navržené Komisí*

h) „emisním faktorem“ se rozumí **průměrná míra emisí skleníkového plynu vzhledem k údajům o činnosti zdrojového toku za předpokladu, že při spalování dojde k úplné oxidaci a při všech ostatních chemických reakcích k úplné konverzi;**

##### *Pozměňovací návrh*

h) „emisním faktorem“ se rozumí **poměr hmotnosti celkového množství vyprodukovaných emisí a hmotnosti celkového množství paliva spotřebovaného při spalovacím procesu motoru;**

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Stávající definice je nejasná; vzhledem k tomu, že toto nařízení by mělo sloužit jako první krok vedoucí k mezinárodní dohodě v rámci organizace IMO, měla by být použita definice používaná při výpočtu indexu energeticky účinného designu,*

#### **Pozměňovací návrh 129** **Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – písm. k**

*Znění navržené Komisí*

**k) „*tunami CO<sub>2</sub>*“ se rozumějí *metrické tuny CO<sub>2</sub>*;**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

Or. en

**Pozměňovací návrh 130**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 3 – odst. 1 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**1a) „*ledovou třídou*“ se rozumí *poznámka učiněná o lodi správním orgánem nebo organizací uznávanou správním orgánem, týkající se toho, že loď je určena k navigaci ve vodě s výskytem ledových ker;***

Or. en

**Pozměňovací návrh 131**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 4 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Společnosti u každé lodi monitorují a vykazují ***množství a typ paliva spotřebovaného*** během kalendářního roku v každém přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu a při ***každé plavbě*** do přístavu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu v souladu s odstavci 2 až 6.

1. Společnosti u každé lodi monitorují a vykazují ***příslušné parametry emisí*** během kalendářního roku v každém přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu a při ***plavbách*** do přístavu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu v souladu s odstavci 2 až 6.



**Pozměňovací návrh 132**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 4 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

2. Monitorování a vykazování je úplné a vztahuje se na **všechny** emise ze spalování paliv. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby během vykazovaného období zabránily vzniku nedostatku údajů.

*Pozměňovací návrh*

2. Monitorování a vykazování je úplné a vztahuje se na emise **CO<sub>2</sub>** ze spalování paliv, **je-li loď na moři i v kotvišti**. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby během vykazovaného období zabránily vzniku nedostatku údajů.

**Pozměňovací návrh 133**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 4 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

2. Monitorování a vykazování je úplné a vztahuje se na **všechny** emise ze spalování paliv. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby během vykazovaného období zabránily vzniku nedostatku údajů.

*Pozměňovací návrh*

2. Monitorování a vykazování je úplné a vztahuje se na emise ze spalování paliv. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby během vykazovaného období zabránily vzniku nedostatku údajů.

**Pozměňovací návrh 134**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 4 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním způsobem, který ověřovateli umožní reprodukovat stanovení emisí.

*Pozměňovací návrh*

4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním, ***srovnatelným a vyčerpávajícím*** způsobem, který ověřovateli umožní reprodukovat stanovení emisí.

Or. en

*Odůvodnění*

*Vyjasnění způsobu, jakým by údaje měly být shromažďovány.*

**Pozměňovací návrh 135**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 6 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***6a. Společnosti zohlední doporučení obsažená ve zprávách o ověření, které jsou vydávány v souladu s článkem 13 v souvislosti s následným monitorováním těchto společností a podáváním zpráv o nich.***

Or. en

**Pozměňovací návrh 136**

**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**

**Článek 5**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti

stanoví emise **a jiné informace důležité z hlediska klimatu** pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad **5000 tun** v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

stanoví emise pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad **3000 tun** v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

Or. en

**Pozměňovací návrh 137**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Článek 5**

*Znění navržené Komisí*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise **a jiné informace důležité z hlediska klimatu** pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

*Pozměňovací návrh*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

Or. en

**Pozměňovací návrh 138**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Článek 5**

*Znění navržené Komisí*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné informace důležité z hlediska klimatu pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad **5000 tun** v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

*Pozměňovací návrh*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné informace důležité z hlediska klimatu pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad **400 tun** v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

Or. en

**Pozměňovací návrh 139**  
**Georgios Koumoutsakos**

## Návrh nařízení Článek 5

### *Znění navržené Komisí*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné informace **důležité z hlediska klimatu** pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

### *Pozměňovací návrh*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné **relevantní** informace pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

Or. en

## Pozměňovací návrh 140

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

## Návrh nařízení Článek 5

### *Znění navržené Komisí*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné informace důležité z hlediska klimatu pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad **5000 tun** v souladu s metodami stanovenými v příloze I.

### *Pozměňovací návrh*

Pro účely čl. 4 odst. 1, 2 a 3 společnosti stanoví emise a jiné informace důležité z hlediska klimatu pro každou svoji loď o hrubé prostornosti nad **400 tun v souladu s jednou z následujících metod stanovených v příloze I:**

**a) průtokoměry pro příslušné procesy spalování;**

**b) přímé měření emisí.**

**Pro přechodné pětileté období po vstupu tohoto nařízení v platnost společnosti stanoví emise a jiné informace důležité z hlediska klimatu v souladu s metodami stanovenými v příloze I.**

Or. en

## Pozměňovací návrh 141 Christofer Fjellner

## Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 1

PE524.761v01-00

36/98

AM1012185CS.doc

*Znění navržené Komisí*

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad **5000 tun** uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí **a dalších informací důležitých z hlediska klimatu**.

*Pozměňovací návrh*

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad **3000 tun** uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí.

Or. en

**Pozměňovací návrh 142**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí **a dalších informací důležitých z hlediska klimatu**.

*Pozměňovací návrh*

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí.

Or. en

**Pozměňovací návrh 143**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a

*Pozměňovací návrh*

1. Do 31. srpna 2017 společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad 5000 tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a

dalších informací *důležitých z hlediska klimatu*.

dalších *relevantních* informací.

Or. en

**Pozměňovací návrh 144**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Do 31. srpna **2017** společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad **5000 tun** uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a dalších informací důležitých z hlediska klimatu.

*Pozměňovací návrh*

1. Do 31. srpna **2015** společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad **400** tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a dalších informací důležitých z hlediska klimatu.

Or. en

**Pozměňovací návrh 145**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Do 31. srpna **2017** společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad **5000 tun** uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a dalších informací důležitých z hlediska klimatu.

*Pozměňovací návrh*

1. Do 31. srpna **2015** společnosti předloží ověřovatelům plán monitorování, v němž bude pro každou jejich loď o hrubé prostornosti nad **400** tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a dalších informací důležitých z hlediska klimatu.

Or. en

**Pozměňovací návrh 146**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 1. lednu **2018**, společnost odchylně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.

*Pozměňovací návrh*

2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 1. lednu **2016**, společnost odchylně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.

Or. en

**Pozměňovací návrh 147**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

2. U lodí, které ***budou*** do oblasti působnosti tohoto nařízení ***poprvé zařazeny po 1. lednu 2018***, společnost odchylně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.

*Pozměňovací návrh*

2. U lodí, které ***spadají*** do oblasti působnosti tohoto nařízení ***počínaje 1. lednem 2016***, společnost odchylně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.

Or. en

*Odůvodnění*

*Ambicióznější lhůta se jeví jako přiměřená.*

**Pozměňovací návrh 148**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 1. lednu **2018**, společnost odchylně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.

*Pozměňovací návrh*

2. U lodí, které budou do oblasti působnosti tohoto nařízení poprvé zařazeny po 1. lednu **2016**, společnost odchylně od odstavce 1 předloží ověřovateli plán monitorování bez zbytečného prodlení a nejpozději dva měsíce po první zastávce v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu.

Or. en

**Pozměňovací návrh 149**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 3 – návětí**

*Znění navržené Komisí*

3. Plán monitorování uvedený v odstavci 1 sestává z úplné **a** transparentní dokumentace metodiky monitorování konkrétní lodě a obsahuje alespoň tyto prvky:

*Pozměňovací návrh*

3. Plán monitorování uvedený v odstavci 1 sestává z úplné, transparentní **a mezi členskými státy srovnatelné** dokumentace metodiky monitorování konkrétní lodě a obsahuje alespoň tyto prvky:

Or. en

*Odůvodnění*

*Měření by měla být srovnatelná.*

**Pozměňovací návrh 150**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 3 – písm. a**



*Znění navržené Komisí*

a) identifikaci a typ lodě včetně názvu lodě, registračního čísla lodě podle Mezinárodní námořní organizace (IMO), rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu a jména vlastníka lodě;

*Pozměňovací návrh*

a) identifikaci a typ lodě včetně názvu lodě, registračního čísla lodě podle Mezinárodní námořní organizace (IMO), rejstříkového přístavu nebo domovského přístavu, **ledové třídy lodě** a jména vlastníka lodě;

Or. en

**Pozměňovací návrh 151**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 3 – písm. h – bod i**

*Znění navržené Komisí*

*i) postupů, povinností a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání vzdálenosti ujeté během každé plavby;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 152**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 3 – písm. h – bod i i**

*Znění navržené Komisí*

*ii) postupů, povinností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání přepravovaného nákladu nebo počtu cestujících, podle toho, co je vhodné;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 153**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 3 – písm. h – bod i i i**

*Znění navržené Komisí*

*iii) postupů, povinností, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby strávené na moři při plavbě mezi přístavem vyplutí a přístavem příplutí;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 154**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 6 – odst. 3 – písm. h a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*ha) postupy, povinnosti, vzorce a zdroje údajů pro určení a zaznamenání ujeté vzdálenosti a doby strávené při navigaci mezi ledovými krami;*

*Pozměňovací návrh*

Or. en

**Pozměňovací návrh 155**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 7 – odst. 2 – větě**

*Znění navržené Komisí*

Společnost plán monitorování pozmění, nastane-li některá z *následujících* situací:

*Pozměňovací návrh*

Společnost plán monitorování pozmění, nastane-li některá ze situací *uvedených v písmenech a) až e)*. *Plán monitorování může být změněn, pouze pokud jde o specifické změny, jež nastaly v důsledku těchto situací.*

**Pozměňovací návrh 156**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Článek 8**

*Znění navržené Komisí*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě **při každé plavbě** a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

*Pozměňovací návrh*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě **za každou plavbu u plaveb mezi přístavem členského státu a přístavem třetí země** a za daný rok **u plaveb mezi přístavy členských států**, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

**Pozměňovací návrh 157**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Článek 8**

*Znění navržené Komisí*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě **při každé plavbě a** za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

*Pozměňovací návrh*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I;

*Odůvodnění*

*Informace za každou plavbu způsobí velkou administrativní zátěž pro pobřežní plavbu a je*

*upřednostňováno poskytování souhrnných údajů.*

**Pozměňovací návrh 158**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Článek 8**

*Znění navržené Komisí*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

*Pozměňovací návrh*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě **nebo za měsíc či za plavbu v případě plavidel vykonávajících několik cest za krátké časové období a podávat zprávu** za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

Or. en

**Pozměňovací návrh 159**  
**Esther de Langeová**

**Návrh nařízení**  
**Článek 8**

*Znění navržené Komisí*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

*Pozměňovací návrh*

Od 1. ledna 2018 budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě **nebo za měsíc či za plavbu v případě plavidel vykonávajících více cest za krátké časové období a** za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

Or. en

**Pozměňovací návrh 160**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Článek 8**

*Znění navržené Komisí*

Od 1. ledna **2018** budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

*Pozměňovací návrh*

Od 1. ledna **2016** budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

Or. en

**Pozměňovací návrh 161**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Článek 8**

*Znění navržené Komisí*

Od 1. ledna **2018** budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

*Pozměňovací návrh*

Od 1. ledna **2016** budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

Or. en

**Pozměňovací návrh 162**  
**Martin Callanan**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – nadpis**

*Znění navržené Komisí*

Monitorování při každé plavbě

*Pozměňovací návrh*

Monitorování při každé plavbě **nebo za každý den**

Or. en

**Pozměňovací návrh 163**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – návěťí**

*Znění navržené Komisí*

Na základě plánu monitorování schváleného podle čl. 13 odst. 1 společnosti u každé lodi a každé plavby **do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu nebo plavby z takového přístavu** monitorují v souladu s částí A přílohy I a přílohy II tyto informace:

*Pozměňovací návrh*

Na základě plánu monitorování schváleného podle čl. 13 odst. 1 společnosti u každé lodi a každé plavby **mezi přístavem členského státu a přístavem třetí země** monitorují v souladu s částí A přílohy I a přílohy II tyto informace:

Or. en

**Pozměňovací návrh 164**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

b) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva **jak** v celkovém vyjádření, **tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;**

*Pozměňovací návrh*

b) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva v celkovém vyjádření;

Or. en

*Odůvodnění*

*Tento požadavek by zbytečně zvyšoval administrativní zátěž společností.*

**Pozměňovací návrh 165**

**Martin Callanan**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

b) množství a emisní faktor každého typu *spotřebovaného* paliva ***jak v celkovém vyjádření, tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;***

*Pozměňovací návrh*

b) množství a emisní faktor každého typu paliva;

Or. en

**Pozměňovací návrh 166**

**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

c) ***vzniklý*** CO<sub>2</sub>;

*Pozměňovací návrh*

c) ***emise*** CO<sub>2</sub>, ***SO<sub>x</sub>*** a ***NO<sub>x</sub>***;

Or. en

**Pozměňovací návrh 167**

**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – písm. d**

*Znění navržené Komisí*

d) ***ujetá vzdálenost;***

*Pozměňovací návrh*

***vypouští se***

*Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 168**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***e) dobu strávenou na moři;***

***vypouští se***

*Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 169**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***e) dobu strávenou na moři;***

***vypouští se***

*Odůvodnění*

*K posouzení vzniklého CO<sub>2</sub> není potřeba poskytovat informace o vykonané přepravě; ujetá vzdálenost bude relevantní a dostatečnou informací. Informace o přepravovaném nákladu a o vykonané přepravě je považována za informaci citlivou pro společnosti, a neměla by tudíž být*



*zveřejňována.*

**Pozměňovací návrh 170**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

*e) dobu strávenou na moři;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 171**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. e a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ea) datum a čas zahájení a ukončení období, kdy bylo monitorování pozastaveno kvůli mimořádným situacím, jako jsou záchrannářské práce;*

Or. en

**Pozměňovací návrh 172**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

*f) přepravovaný náklad;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

### *Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

#### **Pozměňovací návrh 173** **Nils Torvalds**

#### **Návrh nařízení** **Čl. 9 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***f) přepravovaný náklad;***

***vypouští se***

Or. en

### *Odůvodnění*

*K posouzení vzniklého CO<sub>2</sub> není potřeba poskytovat informace o vykonané přepravě; ujetá vzdálenost bude relevantní a dostatečnou informací. Informace o přepravovaném nákladu a o vykonané přepravě je považována za informaci citlivou pro společnosti, a neměla by tudíž být zveřejňována.*

#### **Pozměňovací návrh 174** **Georgios Koumoutsakos**

#### **Návrh nařízení** **Čl. 9 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***f) přepravovaný náklad;***

***vypouští se***

Or. en

#### **Pozměňovací návrh 175** **Esther de Langeová**

#### **Návrh nařízení** **Čl. 9 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**f) přepravovaný náklad;**

**vypouští se**

Or. en

**Pozměňovací návrh 176**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**f) přepravovaný náklad;**

**f) objem přepravovaného nákladu;**

Or. en

**Pozměňovací návrh 177**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**f) přepravovaný náklad;**

**f) druh a množství přepravovaného nákladu;**

Or. en

*Odůvodnění*

*Druh i množství přepravovaného nákladu jsou relevantními informacemi.*

**Pozměňovací návrh 178**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. f a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***fa) meteorologické podmínky;***

Or. en

*Odůvodnění*

*Meteorologické podmínky jsou nezbytným vstupem pro výpočet energetické účinnosti.*

**Pozměňovací návrh 179**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***g) vykonanou přepravu.***

***vypouští se***

Or. en

*Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 180**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***g) vykonanou přepravu.***

***vypouští se***

Or. en

**Pozměňovací návrh 181**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

**g) vykonanou přepravu.**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

Or. en

*Odůvodnění*

*K posouzení vzniklého CO<sub>2</sub> není potřeba poskytovat informace o vykonané přepravě; ujetá vzdálenost bude relevantní a dostatečnou informací. Informace o přepravovaném nákladu a o vykonané přepravě je považována za informaci citlivou pro společnost, a neměla by tudíž být zveřejňována.*

**Pozměňovací návrh 182**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

**g) vykonanou přepravu.**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

Or. en

**Pozměňovací návrh 183**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. g a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ga) u dálkové námořní dopravy, kde lodě zastavují v řadě přístavů EU, by měl být evropský úsek cesty považován za jednu plavbu.**

**Pozměňovací návrh 184**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. g a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***ga) datum a čas zahájení a ukončení období, kdy bylo monitorování pozastaveno kvůli mimořádným situacím, jako jsou záchranná práce.***

Or. en

*Odůvodnění*

*Emise lodí účastnících se pátracích a záchranných operací nebo jiných mimořádných situací by neměly spadat do působnosti nařízení.*

**Pozměňovací návrh 185**  
**Esther de Langeová**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – písm. g a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***ga) pokud bylo monitorování pozastaveno na určitou dobu kvůli mimořádným situacím, např. záchranným pracím, monitorují společnosti datum a čas zahájení a ukončení těchto období.***

Or. en

**Pozměňovací návrh 186**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – odst. 1 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Odchylně od prvního odstavce se povinnost monitorovat emise při každé plavbě nevztahuje na plavidla, která spadají výhradně do oblasti působnosti tohoto nařízení.***

Or. en

**Pozměňovací návrh 187**  
**Martin Callanan**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 9 – odst. 1 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Monitorování za každý den je možné pouze tehdy, pokud se loď plaví vícekrát na téže trase. Zpráva by potom měla obsahovat počet plaveb s celkovými hodnotami za příslušný den.***

Or. en

*Odůvodnění*

*U pravidelné dopravy na téže trase by měla být v případě plavby provozované několikrát za den stanovena výjimka z povinnosti podávání informací „u každé plavby“. Měly by být poskytovány pouze celkové údaje za příslušný den. Podobnou výjimku lze najít ve směrnici 2000/59/ES a 2002/59/ES.*

**Pozměňovací návrh 188**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

a) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva ***jak*** v celkovém

a) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva v celkovém

vyjádření, *tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;*

vyjádření;

Or. en

*Odůvodnění*

*Tento požadavek by zbytečně zvyšoval administrativní zátěž společností.*

**Pozměňovací návrh 189**  
**Martin Callanan**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

a) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva ***jak v celkovém vyjádření, tak ve vyjádření rozlišujícím palivo použité v rámci kontrolních oblastí emisí a mimo ně;***

*Pozměňovací návrh*

a) množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva;

Or. en

**Pozměňovací návrh 190**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

b) *celkový vzniklý* CO<sub>2</sub>;

*Pozměňovací návrh*

b) *celkové emise* CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>;

Or. en

**Pozměňovací návrh 191**  
**Vilja Savisaar-Toomast**



**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

c) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států;

*Pozměňovací návrh*

c) souhrnné emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** a **NO<sub>x</sub>** vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států;

Or. en

**Pozměňovací návrh 192**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

c) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států;

*Pozměňovací návrh*

c) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států, **a to pro každou plavbu na každé trase;**

Or. de

*Odůvodnění*

*Doplnění je nutné k tomu, aby bylo možné požadovat informaci o emisích pro každou trasu.*

**Pozměňovací návrh 193**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. d**

*Znění navržené Komisí*

d) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

*Pozměňovací návrh*

d) souhrnné emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** a **NO<sub>x</sub>** vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

Or. en

**Pozměňovací návrh 194**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. d**

*Znění navržené Komisí*

d) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

*Pozměňovací návrh*

d) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, **a to pro každou plavbu na každé trase;**

Or. de

*Odůvodnění*

*Doplnění je nutné k tomu, aby bylo možné požadovat informaci o emisích pro každou trasu.*

**Pozměňovací návrh 195**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

e) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

*Pozměňovací návrh*

e) souhrnné emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

Or. en

**Pozměňovací návrh 196**  
**Sabine Wils**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. e**

*Znění navržené Komisí*

e) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do

*Pozměňovací návrh*

e) souhrnné emise CO<sub>2</sub> vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do

jurisdikce členského státu;

jurisdikce členského státu, *a to pro každou plavbu na každé trase;*

Or. de

*Odůvodnění*

*Doplnění je nutné k tomu, aby bylo možné požadovat informaci o emisích pro každou trasu.*

**Pozměňovací návrh 197**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

f) emise CO<sub>2</sub>, které vznikly v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, v němž loď kotví;

*Pozměňovací návrh*

f) emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>**, které vznikly v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, v němž loď kotví;

Or. en

**Pozměňovací návrh 198**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

**g) celkovou ujetou vzdálenost;**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

Or. en

*Odůvodnění*

*System MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 199**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. h**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***h) celkovou dobu strávenou na moři;***

***vypouští se***

Or. en

*Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 200**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. h**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***h) celkovou dobu strávenou na moři;***

***vypouští se***

Or. en

*Odůvodnění*

*K posouzení vzniklého CO<sub>2</sub> není potřeba poskytovat informace o vykonané přepravě; ujetá vzdálenost bude relevantní a dostatečnou informací. Informace o přepravovaném nákladu a o vykonané přepravě je považována za informaci citlivou pro společnosti, a neměla by tudíž být zveřejňována.*

**Pozměňovací návrh 201**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. h**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***h) celkovou dobu strávenou na moři;***

***vypouští se***

Or. en

**Pozměňovací návrh 202**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. i**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***i) celkovou vykonanou přepravu;***

***vypouští se***

Or. en

*Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 203**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. i**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***i) celkovou vykonanou přepravu;***

***vypouští se***

Or. en

**Pozměňovací návrh 204**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. i**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***i) celkovou vykonanou přepravu;***

***vypouští se***

Or. en

*Odůvodnění*

*K posouzení vzniklého CO<sub>2</sub> není potřeba poskytovat informace o vykonané přepravě; ujetá vzdálenost bude relevantní a dostatečnou informací. Informace o přepravovaném nákladu a o vykonané přepravě je považována za informaci citlivou pro společnost, a neměla by tudíž být zveřejňována.*

**Pozměňovací návrh 205**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. i**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***i) celkovou vykonanou přepravu;***

***vypouští se***

Or. en

**Pozměňovací návrh 206**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 10 – písm. j**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***j) průměrnou energetickou účinnost.***

***vypouští se***

Or. en

*Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje*

*nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

## **Pozměňovací návrh 207**

**Christofer Fjellner**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 11 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí ***a jiných informací důležitých z hlediska klimatu*** během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí ***CO<sub>2</sub>*** během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

Or. en

##### *Odůvodnění*

*System MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

## **Pozměňovací návrh 208**

**Nils Torvalds**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 11 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí ***a jiných informací důležitých z hlediska klimatu*** během celého vykazovaného období, a to pro

##### *Pozměňovací návrh*

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto

každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

Or. en

## **Pozměňovací návrh 209** **Satu Hassi**

### **Návrh nařízení** **Čl. 11 – odst. 1**

#### *Znění navržené Komisí*

1. Od roku **2019** společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí a jiných informací důležitých z hlediska klimatu během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

#### *Pozměňovací návrh*

1. Od roku **2017** společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí a jiných informací důležitých z hlediska klimatu během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

Or. en

## **Pozměňovací návrh 210** **Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

### **Návrh nařízení** **Čl. 11 – odst. 1**

#### *Znění navržené Komisí*

1. Od roku **2019** společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí a jiných informací důležitých z hlediska klimatu během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto

#### *Pozměňovací návrh*

1. Od roku **2017** společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí a jiných informací důležitých z hlediska klimatu během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto



uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

Or. en

**Pozměňovací návrh 211**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 11 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí a jiných informací **důležitých z hlediska klimatu** během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

*Pozměňovací návrh*

1. Od roku 2019 společnosti každý rok do 30. dubna předkládají Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky zprávu o emisích, která se týká emisí a jiných **relevantních** informací během celého vykazovaného období, a to pro každou loď, za niž nesou odpovědnost, přičemž tuto zprávu ověřil jakožto uspokojivou ověřovatel v souladu s požadavky uvedenými v článku 14.

Or. en

**Pozměňovací návrh 212**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 11 – odst. 3 – písm. a – bod i i i a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**iii) ledové třídy lodě,**

Or. en

**Pozměňovací návrh 213**  
**Christofer Fjellner**

## Návrh nařízení

### Čl. 11 – odst. 3 – písm. a – bod i v

#### *Znění navržené Komisí*

iv) technické účinnosti lodi (index energeticky účinného designu (EEDI) *nebo popřípadě odhadovaná hodnota indexu (EIV)* v souladu s rezolucí IMO MEPC.215 (63)),

#### *Pozměňovací návrh*

iv) technické účinnosti lodi (**popřípadě** index energeticky účinného designu (EEDI) v souladu s rezolucí IMO MEPC.215 (63)),

Or. en

## Pozměňovací návrh 214

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

## Návrh nařízení

### Čl. 11 – odst. 3 – písm. a – bod i v a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

*iva) osvědčené technické účinnosti lodi vyjádřené indexem energeticky účinného designu (EEDI), je-li relevantní pro daný typ lodi,*

Or. en

## Pozměňovací návrh 215

Martin Callanan

## Návrh nařízení

### Čl. 11 – odst. 3 – písm. a – bod i x

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

ix) adresy, telefonu, **faxu** a e-mailové adresy kontaktní osoby;

ix) adresy, telefonu a e-mailové adresy kontaktní osoby;

Or. en

**Pozměňovací návrh 216**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 13 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

5. Ověřovatel zejména zaručí, že emise **a další informace důležité z hlediska klimatu**, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise **a další informace důležité z hlediska klimatu** vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II.

*Pozměňovací návrh*

5. Ověřovatel zejména zaručí, že emise **CO<sub>2</sub>**, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise **CO<sub>2</sub>** vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II.

Or. en

**Pozměňovací návrh 217**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 13 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

5. Ověřovatel zejména zaručí, že emise **a další informace důležité z hlediska klimatu**, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise **a další informace důležité z hlediska klimatu** vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II.

*Pozměňovací návrh*

5. Ověřovatel zejména zaručí, že emise, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II.

Or. en

**Pozměňovací návrh 218**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 13 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

5. Ověřovatel zejména zaručí, že emise a další informace **důležité z hlediska klimatu**, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise a další informace **důležité z hlediska klimatu** vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II.

*Pozměňovací návrh*

5. Ověřovatel zejména zaručí, že emise a další **relevantní** informace, které jsou obsaženy ve zprávě o emisích, byly stanoveny v souladu s články 8, 9 a 10 a plánem monitorování uvedeným v článku 6. Ověřovatel také zaručí, že emise a další **relevantní** informace vykázané ve zprávě jsou v souladu s údaji vypočtenými na základě jiných zdrojů v souladu s přílohami I a II.

Or. en

**Pozměňovací návrh 219**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 13 – odst. 7 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**7a. Pokud ověřovatel určí oblasti pro zlepšení výsledků společnosti v souvislosti s monitorováním a vykazováním emisí, a to i pokud jde o dosahování vyšší přesnosti a zvyšování účinnosti monitorování a vykazování, uvede ve zprávě o ověření doporučení pro zlepšení.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 220**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 14 – odst. 2 – písm. h**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***h) výpočtů vedoucích k určení energetické účinnosti.***

***vypouští se***

Or. en

**Pozměňovací návrh 221**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 15 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané emise s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodí a vlastností, jako je např. instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny podstatné odchylky, ověřovatel provede další analýzy.***

***vypouští se***

Or. en

*Odůvodnění*

*Uvedený ověřovací postup by měl být možností, jak společnost může provádět monitorování emisí lodí, a navrhuje se tudíž jeho vypuštění.*

**Pozměňovací návrh 222**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 15 – odst. 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***2a. Ověřovatel provádí svou činnost odborně a objektivně a je obeznámen:***

***a) s ustanoveními tohoto nařízení, jakož i s příslušnými normami a pravidly***

*přijatými Komisí podle čl. 15 odst. 5;*

*b) s právními, regulačními a správními požadavky týkajícími se ověřovaných činností; a*

*c) se zajišťováním všech informací o shromažďování, měření a výpočtu údajů o emisích na palubě plavidel a podávání zpráv o nich.*

Or. en

### **Pozměňovací návrh 223**

**Nils Torvalds**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 16 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Ověřovatel, který posuzuje plány monitorování a zprávy o emisích a vydává dokumenty o ověření a o souladu uvedené v člancích 13 a 17, je pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Ověřovatel, který **není vládní agenturou a který** posuzuje plány monitorování a zprávy o emisích a vydává dokumenty o ověření a o souladu uvedené v člancích 13 a 17, je pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení akreditován vnitrostátním akreditačním orgánem v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008.

Or. en

##### *Odivodnění*

*Ověřovatelé, kteří jsou součástí vládní moci, by neměli spadat do působnosti tohoto článku.*

### **Pozměňovací návrh 224**

**Satu Hassi**

#### **Návrh nařízení**

#### **Kapitola 3 a (nová)**

**KAPITOLA IIIa**

**OPATŘENÍ NA ZMÍRNĚNÍ DOPADU  
NÁMOŘNÍ DOPRAVY**

**Článek 16a**

**Odpovědnost za emise**

**1. Od roku 2019, pokud nebude v té době v provozu globální mechanismus na zmírnění dopadu námořní dopravy, společnosti vyřadí povolenky vydávané podle směrnice 2003/87/ES příslušným orgánům členských států pro zrušení ve výši rovnající se jejich emisím z plaveb do přístavů EU v průběhu předcházejícího kalendářního roku, jak je ověřeno podle článku 15, do 30. dubna každého roku.**

**2. Odchylně od odstavce 1 mohou společnosti, pokud jde o jejich plavby do přístavů EU, místo toho poskytnout příspěvek v rovnocenné výši do Zeleného fondu pro změnu klimatu zřízeného v rámci UNFCCC, jehož základem je cena 25 EUR za tunu CO<sub>2</sub>, která se každoročně lineárně zvyšuje o 3 EUR.**

**3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci podle článku 24 s cílem podrobněji specifikovat povinnosti podle odstavce 1 a způsoby uplatňování odchylky podle odstavce 2.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 225**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Článek 18**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Od 30. června **2019** mají lodě, které

Od 30. června **2017** mají lodě, které

příplouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se po těchto přístavech nebo z nich odplouvají, na palubě platný dokument potvrzující, že loď v dotčeném vykazovaném období plní povinnosti související s vykazováním a monitorováním, vydaný v souladu s článkem 17.

příplouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se po těchto přístavech nebo z nich odplouvají, na palubě platný dokument potvrzující, že loď v dotčeném vykazovaném období plní povinnosti související s vykazováním a monitorováním, vydaný v souladu s článkem 17.

Or. en

### **Pozměňovací návrh 226**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Návrh nařízení**

##### **Článek 18**

###### *Znění navržené Komisí*

Od 30. června **2019** mají lodě, které příplouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se po těchto přístavech nebo z nich odplouvají, na palubě platný dokument potvrzující, že loď v dotčeném vykazovaném období plní povinnosti související s vykazováním a monitorováním, vydaný v souladu s článkem 17.

###### *Pozměňovací návrh*

Od 30. června **2017** mají lodě, které příplouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se po těchto přístavech nebo z nich odplouvají, na palubě platný dokument potvrzující, že loď v dotčeném vykazovaném období plní povinnosti související s vykazováním a monitorováním, vydaný v souladu s článkem 17.

Or. en

### **Pozměňovací návrh 227**

**Sabine Wils**

#### **Návrh nařízení**

##### **Článek 18**

###### *Znění navržené Komisí*

Od 30. června **2019** mají lodě, které příplouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se po těchto přístavech nebo z nich odplouvají, na palubě platný dokument potvrzující, že

###### *Pozměňovací návrh*

Od 30. června **2017** mají lodě, které příplouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se po těchto přístavech nebo z nich odplouvají, na palubě platný dokument potvrzující, že



lod' v dotčeném vykazovaném období plní povinnosti související s vykazováním a monitorováním, vydaný v souladu s článkem 17.

lod' v dotčeném vykazovaném období plní povinnosti související s vykazováním a monitorováním, vydaný v souladu s článkem 17.

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Ambicióznější lhůta se jeví jako přiměřená.*

### **Pozměňovací návrh 228** **Spyros Danellis**

#### **Návrh nařízení** **Čl. 19 – odst. 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***3a. Během návštěv a inspekci prováděných Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA) v zájmu monitorování provádění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci tato agentura monitoruje také uplatňování odstavců 1, 2 a 3 ze strany příslušných orgánů členských států a podává o něm zprávu Komisi;***

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Agentura EMSA již provádí 4 až 6 návštěv členských států ročně s cílem posoudit provádění režimu státní přístavní inspekce.*

### **Pozměňovací návrh 229** **Georgios Koumoutsakos**

#### **Návrh nařízení** **Čl. 20 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Členské státy zřídí systém sankcí pro

1. Členské státy zřídí systém sankcí pro

případy, kdy nejsou splněny požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 8 až 12, a přijmou nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou tyto sankce uplatňovány. Stanovené sankce *nejsou o nic méně přísné než ty, které jsou pro případy, kdy provozovatelé neplní povinnosti ohledně vykazování, stanoveny ve vnitrostátních právních předpisech o emisích skleníkových plynů, a* jsou účinné, přiměřené a odrazující. Do 1. července 2017 oznámí členské státy tato ustanovení Komisi a neprodleně Komisi oznámí také všechny následné změny těchto ustanovení.

případy, kdy nejsou splněny požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 8 až 12, a přijmou nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou tyto sankce uplatňovány. Stanovené sankce jsou účinné, přiměřené a odrazující. Do 1. července 2017 oznámí členské státy tato ustanovení Komisi a neprodleně Komisi oznámí také všechny následné změny těchto ustanovení.

Or. en

### **Pozměňovací návrh 230** **Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

#### **Návrh nařízení** **Čl. 20 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

1. Členské státy zřídí systém sankcí pro případy, kdy nejsou splněny požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 8 až 12, a přijmou nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou tyto sankce uplatňovány. Stanovené sankce nejsou o nic méně přísné než ty, které jsou pro případy, kdy provozovatelé neplní povinnosti ohledně vykazování, stanoveny ve vnitrostátních právních předpisech o emisích skleníkových plynů, a jsou účinné, přiměřené a odrazující. Do 1. července **2017** oznámí členské státy tato ustanovení Komisi a neprodleně Komisi oznámí také všechny následné změny těchto ustanovení.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Členské státy zřídí systém sankcí pro případy, kdy nejsou splněny požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 8 až 12, a přijmou nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou tyto sankce uplatňovány. Stanovené sankce nejsou o nic méně přísné než ty, které jsou pro případy, kdy provozovatelé neplní povinnosti ohledně vykazování, stanoveny ve vnitrostátních právních předpisech o emisích skleníkových plynů, a jsou účinné, přiměřené a odrazující. Do 1. července **2015** oznámí členské státy tato ustanovení Komisi a neprodleně Komisi oznámí také všechny následné změny těchto ustanovení.

Or. en

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Článek 21**

**vypouští se**

**Zveřejňování informací**

**1. Do 30. června každého roku Komise zveřejní emise vykázané v souladu s článkem 11 a informace o tom, zda společnost plní požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 11 a 17.**

**2. Zveřejněné informace uvedené v odstavci 1 obsahují tyto údaje:**

- a) identifikaci lodi (název, registrační číslo lodi organizace IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);**
- b) totožnost vlastníka lodi (název a adresu vlastníka a jeho hlavní místo podnikání);**
- c) technickou účinnost lodi (index energeticky účinného designu (EEDI) nebo odhadovanou hodnotu indexu (EIV));**
- d) roční emise CO<sub>2</sub>;**
- e) celkovou roční spotřebu paliva během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;**
- f) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;**
- g) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté a nákladu přepravenému během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;**
- h) celkovou dobu strávenou za rok na moři během plaveb, které spadají do**

*oblasti působnosti tohoto nařízení;*

*i) použitou metodiku monitorování;*

*j) datum vydání dokumentu o souladu a datum konce jeho platnosti;*

*k) totožnost ověřovatele, který schválil zprávu o emisích.*

**3. Komise roční zprávu o emisích a další informace o námořní dopravě důležité z hlediska klimatu zveřejní.**

**4. Komisi je při práci, jejímž účelem je splnit požadavky článků 11, 12, 17 a 21 tohoto nařízení, nápomocna agentura EMSA v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002<sup>27</sup>.**

---

<sup>27</sup> Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

Or. en

#### *Odůvodnění*

*V článku se navrhuje, aby byly zveřejňovány citlivé informace společností námořní dopravy, a je navrhováno jeho vypuštění.*

**Pozměňovací návrh 232**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Návrh nařízení**  
**Článek 21**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Článek 21**

**vypouští se**

**Zveřejňování informací**

**1. Do 30. června každého roku Komise zveřejní emise vykázané v souladu s článkem 11 a informace o tom, zda společnost plní požadavky na monitorování a vykazování stanovené v člancích 11 a 17.**

**2. Zveřejněné informace uvedené**

*v odstavci 1 obsahují tyto údaje:*

- a) identifikaci lodi (název, registrační číslo lodi organizace IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);*
- b) totožnost vlastníka lodi (název a adresu vlastníka a jeho hlavní místo podnikání);*
- c) technickou účinnost lodi (index energeticky účinného designu (EEDI) nebo odhadovanou hodnotu indexu (EIV));*
- d) roční emise CO<sub>2</sub>;*
- e) celkovou roční spotřebu paliva během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;*
- f) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;*
- g) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté a nákladu přepravenému během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;*
- h) celkovou dobu strávenou za rok na moři během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;*
- i) použitou metodiku monitorování;*
- j) datum vydání dokumentu o souladu a datum konce jeho platnosti;*
- k) totožnost ověřovatele, který schválil zprávu o emisích.*

*3. Komise roční zprávu o emisích a další informace o námořní dopravě důležité z hlediska klimatu zveřejní.*

*4. Komisi je při práci, jejímž účelem je splnit požadavky článků 11, 12, 17 a 21 tohoto nařízení, nápomocna agentura EMSA v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002<sup>27</sup>.*

<sup>27</sup> Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1.

Or. en

**Pozměňovací návrh 233**  
**Martin Callanan**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 2 – písm. c**

*Znění navržené Komisí*

*c) technickou účinnost lodi (index energeticky účinného designu (EEDI) nebo odhadovanou hodnotu indexu (EIV));*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 234**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 2 – písm. c a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*ca) technickou účinnost lodi (EEDI, pokud je relevantní pro daný typ lodi);*

*Pozměňovací návrh*

Or. en

**Pozměňovací návrh 235**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 2 – písm. d**

*Znění navržené Komisí*

d) roční emise CO<sub>2</sub>;

*Pozměňovací návrh*

d) roční emise CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>;

**Pozměňovací návrh 236**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 2 – písm. f**

*Znění navržené Komisí*

*f) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 237**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 2 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

*g) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté a nákladu přepravenému během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 238**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 2 – písm. g**

*Znění navržené Komisí*

g) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté a nákladu **přepravenému** během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;

*Pozměňovací návrh*

g) průměrnou roční spotřebu paliva a emise skleníkových plynů ve vztahu ke vzdálenosti ujeté a **hmotnosti** nákladu **přepraveného** během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;

Or. en

**Pozměňovací návrh 239**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 2 – písm. h**

*Znění navržené Komisí*

**h) celkovou dobu strávenou za rok na moři během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

Or. en

**Pozměňovací návrh 240**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 21 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

3. Komise roční zprávu o emisích **a další informace o námořní dopravě důležité z hlediska klimatu** zveřejní.

*Pozměňovací návrh*

3. Komise roční zprávu o emisích **CO<sub>2</sub>** z námořní **dopravy** zveřejní.

Or. en

**Pozměňovací návrh 241**  
**Georgios Koumoutsakos**



**Návrh nařízení**  
**Čl. 22 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

3. Bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálních opatřeních za účelem snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, Komise toto nařízení přezkoumá a *ve vhodných případech může navrhnout změny tohoto nařízení.*

*Pozměňovací návrh*

3. Bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálních opatřeních za účelem snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, Komise toto nařízení přezkoumá a **zajistí soulad s příslušnými mezinárodními pravidly stanovenými organizací IMO.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 242**

**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**

**Čl. 22 – odst. 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**3a. Pokud nebude do tří let od prvního zveřejnění informací uvedených v článku 21 dosaženo mezinárodní dohody o globálních opatřeních za účelem snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, navrhne Komise zavedení systému cen emisí z mezinárodní námořní dopravy.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 243**

**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**

**Článek 23**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Komisi je za podmínek stanovených v článku 24 svěřena pravomoc přijímat

Komisi je za podmínek stanovených v článku 24 svěřena pravomoc přijímat

akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění či pozměnění ustanovení příloh I a II, aby byly zohledněny aktuální dostupné vědecké důkazy, jakož i relevantní údaje, které jsou k dispozici na palubách lodí, a příslušná mezinárodní pravidla a mezinárodně uznávané normy, s cílem určit nejpřesnější a nejúčinnější metody monitorování emisí a zlepšit přesnost požadovaných informací souvisejících s monitorováním a vykazováním emisí, a to v rozsahu, v jakém se jedná o nepodstatné prvky tohoto nařízení.

akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění či pozměnění ustanovení příloh I a II, aby byly zohledněny aktuální dostupné vědecké důkazy, jakož i relevantní údaje, které jsou k dispozici na palubách lodí, a příslušná mezinárodní pravidla a mezinárodně uznávané normy, s cílem určit nejpřesnější a nejúčinnější metody monitorování emisí **CO<sub>2</sub>** a zlepšit přesnost požadovaných informací souvisejících s monitorováním a vykazováním emisí **CO<sub>2</sub>**, a to v rozsahu, v jakém se jedná o nepodstatné prvky tohoto nařízení.

Or. en

## **Pozměňovací návrh 244** **Georgios Koumoutsakos**

### **Návrh nařízení** **Článek 23**

#### *Znění navržené Komisí*

Komisi je za podmínek stanovených v článku 24 svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění či pozměnění ustanovení příloh I a II, **aby byly zohledněny aktuální dostupné vědecké důkazy, jakož i relevantní údaje, které jsou k dispozici na palubách lodí, a příslušná mezinárodní pravidla a mezinárodně uznávané normy**, s cílem **určit nejpřesnější a nejúčinnější metody** monitorování emisí a **zlepšit přesnost** požadovaných informací souvisejících s monitorováním a vykazováním emisí, a to v rozsahu, v jakém se jedná o nepodstatné prvky tohoto nařízení.

#### *Pozměňovací návrh*

Komisi je za podmínek stanovených v článku 24 svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění či pozměnění ustanovení příloh I a II, s cílem **uvést tyto přílohy do souladu s relevantními mezinárodními předpisy dohodnutými v rámci organizace IMO, a zajistit tak soulad s mezinárodními předpisy v úsilí o určení nejpřesnějších a nejúčinnějších metod** monitorování emisí a **zlepšení přesnosti** požadovaných informací souvisejících s monitorováním a vykazováním emisí, a to v rozsahu, v jakém se jedná o nepodstatné prvky tohoto nařízení.

Or. en

**Pozměňovací návrh 245**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 24 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích 15, 16 a 23 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 1. července **2015**.

*Pozměňovací návrh*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích 15, 16 a 23 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 1. července **2014**.

Or. en

**Pozměňovací návrh 246**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 26 – bod 2**

Nařízení (EU) č. 525/2013  
Čl. 21 a – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

1. Do 15. ledna každého roku („rok X“) členské státy oznámí Komisi emise CO<sub>2</sub> z námořní dopravy za rok X–2 v souladu s články 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX.

*Pozměňovací návrh*

1. Do 15. ledna každého roku („rok X“) členské státy oznámí Komisi emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** z námořní dopravy za rok X–2 v souladu s články 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX.

Or. en

**Pozměňovací návrh 247**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 26 – bod 2**

Nařízení (EU) č. 525/2013  
Čl. 21 a – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

2. Komise je zmocněna přijímat akty

*Pozměňovací návrh*

2. Komise je zmocněna přijímat akty

v přenesené pravomoci v souladu s [článkem 25 tohoto nařízení] za účelem stanovení požadavků na monitorování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX, a je-li to vhodné, zohlednění relevantních rozhodnutí přijatých orgány úmluvy UNFCCC a Kjótského protokolu nebo dohod, které jsou od nich odvozené nebo je nahrazují, či rozhodnutí přijatých v rámci Mezinárodní námořní organizace.

v přenesené pravomoci v souladu s [článkem 25 tohoto nařízení] za účelem stanovení požadavků na monitorování a vykazování emisí CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** a **NO<sub>x</sub>** z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX, a je-li to vhodné, zohlednění relevantních rozhodnutí přijatých orgány úmluvy UNFCCC a Kjótského protokolu nebo dohod, které jsou od nich odvozené nebo je nahrazují, či rozhodnutí přijatých v rámci Mezinárodní námořní organizace.

Or. en

**Pozměňovací návrh 248**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**

**Čl. 26 – bod 2**

Nařízení (EU) č. 525/2013

Čl. 21 a – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

3. Komise přijme prováděcí akty za účelem vymezení struktury, formátu a postupu pro předkládání zpráv členských států o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle [čl. 26 odst. 2].“

*Pozměňovací návrh*

3. Komise přijme prováděcí akty za účelem vymezení struktury, formátu a postupu pro předkládání zpráv členských států o emisích CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** a **NO<sub>x</sub>** z námořní dopravy podle článků 9 a 10 nařízení (EU) č. XXXX/XXXX. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle [čl. 26 odst. 2].“

Or. en

**Pozměňovací návrh 249**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**

**Článek 26 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Článek 26a**

**Výjimka**

***Ustanovení tohoto nařízení se nevztahují na lodě o hrubé prostornosti 400 až 5000 tun.***

Or. en

*Odůvodnění*

*Lodě o hrubé prostornosti ve výši 400 až 5000 tun produkují pouze 10 % emisí CO<sub>2</sub>, avšak ve srovnání s většími loděmi u nich může být zapotřebí vynaložení nepřiměřeně většího úsilí, aby splnily stanovené podmínky. Je dobře, že tyto lodě spadají do oblasti působnosti nařízení, avšak prozatím by měly být v souladu s návrhem Komise předmětem výjimky.*

**Pozměňovací návrh 250**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**

**Článek 27**

*Znění navržené Komisí*

Toto nařízení vstupuje v platnost dne 1. července **2015**.

*Pozměňovací návrh*

Toto nařízení vstupuje v platnost dne 1. července **2014**.

Or. en

**Pozměňovací návrh 251**

**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**

**Příloha I – název**

*Znění navržené Komisí*

***Metody monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a dalších informací důležitých z hlediska klimatu***

*Pozměňovací návrh*

***Metody monitorování a vykazování emisí CO<sub>2</sub>***

**Pozměňovací návrh 252**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – název**

*Znění navržené Komisí*

Metody monitorování a vykazování emisí  
*skleníkových plynů a dalších informací*  
*důležitých z hlediska klimatu*

*Pozměňovací návrh*

Metody monitorování a vykazování emisí  
skleníkových plynů

**Pozměňovací návrh 253**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část A – bod 7**

*Znění navržené Komisí*

Vhodné emisní faktory se uplatní i na  
biopaliva a alternativní nefosilní paliva.

*Pozměňovací návrh*

Vhodné emisní faktory z *přílohy V*  
*směrnice 2009/28/ES a přílohy IV*  
*směrnice 98/70/ES* se uplatní i na  
biopaliva a alternativní nefosilní paliva.  
*Pokud nejsou v relevantních právních*  
*předpisech Unie k dispozici vhodné emisní*  
*faktory týkající se biopaliv a*  
*alternativních nefosilních paliv, použijí se*  
*standardní hodnoty emisních faktorů*  
*paliv.*

**Pozměňovací návrh 254**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – odst. 3 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

a) dodací list zásobníku **a** pravidelné kontroly palivových nádrží;

*Pozměňovací návrh*

a) dodací list zásobníku, pravidelné kontroly palivových nádrží **a monitorování nádrže lodního paliva na palubě**;

Or. en

*Odůvodnění*

*Metody A a B jsou považovány za v zásadě totožné, a je tudíž navrhováno jejich sloučení.*

**Pozměňovací návrh 255**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – odst. 3 – písm. a**

*Znění navržené Komisí*

a) dodací list zásobníku a pravidelné kontroly palivových nádrží;

*Pozměňovací návrh*

a) dodací list zásobníku a pravidelné kontroly palivových nádrží **do 1. července 2017**;

Or. en

*Odůvodnění*

*Monitorování za pomoci dodacích listů zásobníků je méně přesné než jiné způsoby a jako jediné jej nelze automatizovat. V důsledku toho poskytuje více prostoru pro lidskou chybu a podvody a jeho kontrola ze strany orgánů je nákladná a časově náročná. Unijní systém MVO musí být spolehlivý a přesný, aby mohl sloužit jako vzor pro účinný globální systém, a proto by měl využívat pouze automatizovaných systémů. U některých starších lodí by však pro instalaci automatizovaných systémů mohlo být zapotřebí určité dodatečné lhůty.*

**Pozměňovací návrh 256**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – odst. 3 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**b) monitorování nádrže s lodním palivem  
na palubě;**

**vypouští se**

Or. en

*Odůvodnění*

*Metody A a B jsou považovány za v zásadě totožné, a je tudíž navrhováno jejich sloučení.*

**Pozměňovací návrh 257  
Nils Torvalds**

**Návrh nařízení  
Příloha I – část B – odst. 3 – písm. d a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**da) modelování za použití informací o  
pohybu lodí a konkrétních údajů o dané  
lodi.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 258  
Satu Hassi**

**Návrh nařízení  
Příloha I – část B – odst. 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**Pro lodě o hrubé prostornosti nad 5000  
tun se do 31. prosince 2019 použijí metody  
c) a d) a od 1. ledna 2020 se vyžaduje  
přímé měření emisí.**

Or. en



**Pozměňovací návrh 259**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 1 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

Tato metoda je založena na množství a typu paliva, které je definováno v dodacím listu zásobníku, v kombinaci s pravidelnými kontrolami palivových nádrží na základě odečtů množství paliva. Palivo spotřebované v daném období se získá tak, že se k množství paliva na začátku období přičte doplněné palivo, odečte zůstatek paliva na konci období a palivo vypuštěné z nádrží mezi počátkem a koncem období.

*Pozměňovací návrh*

Tato metoda je založena na množství a typu paliva, které je definováno v dodacím listu zásobníku **(je-li k dispozici)**, v kombinaci s pravidelnými kontrolami palivových nádrží na základě odečtů množství paliva. Palivo spotřebované v daném období se získá tak, že se k množství paliva na začátku období přičte doplněné palivo, odečte zůstatek paliva na konci období a palivo vypuštěné z nádrží mezi počátkem a koncem období.

Or. en

**Pozměňovací návrh 260**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 1 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

Období zahrnuje dobu plavby mezi dvěma přístavy určení nebo dobu strávenou v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva *a obsah síry*.

*Pozměňovací návrh*

***Palivo spotřebované ve vykazovaném období se zjistí tak, že se k množství paliva na začátku vykazovaného období přičte doplněné palivo, odečte zůstatek paliva na konci vykazovaného období a palivo vypuštěné z nádrží mezi počátkem a koncem vykazovaného období. Kromě toho se odečty nádrží s lodním palivem u všech nádrží na palubě vykážou na počátku a na konci každé plavby, aby se tak stanovila spotřeba paliva za plavbu.***

Období zahrnuje dobu plavby mezi dvěma přístavy určení nebo dobu strávenou v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva.

**Pozměňovací návrh 261**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 1 – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

*Tento přístup se nepoužije*, nejsou-li na palubě k dispozici dodací listy zásobníků, zejména v případě, je-li jako palivo použito náklad, např. odpařený zkapalněný zemní plyn (LNG).

*Pozměňovací návrh*

Nejsou-li na palubě k dispozici dodací listy zásobníků, zejména v případě, je-li jako palivo použito náklad, např. odpařený zkapalněný zemní plyn (LNG), ***použijí se pouze kontroly skladových zásob palivových nádrží a odečty nádrží s lodním palivem.***

Or. en

**Pozměňovací návrh 262**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 1 – odst. 5 – písm. a a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***aa) případně hustoty naměřené při analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva;***

Or. en

*Odůvodnění*

*Skutečná hustota paliva stanovená v laboratoři pro testování paliv je v případech, kdy společnost má takovou laboratoř k dispozici, přesnější než standardní hustota u druhu používaného paliva, a měla by být tudíž zahrnuta mezi možnosti.*

**Pozměňovací návrh 263**  
**Nils Torvalds**

## Návrh nařízení

### Příloha I – část B – bod 1 – odst. 5 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**aa) standardních hodnot hustoty z tabulek v příloze III;**

Or. en

## Pozměňovací návrh 264

Nils Torvalds

## Návrh nařízení

### Příloha I – část B – bod 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

#### **2. Metoda B: Monitorování nádrže lodního paliva na palubě**

**vypouští se**

*Tato metoda je založena na odečtech z palivových nádrží, a to ze všech palivových nádrží na palubě. Odečty paliva se provádějí denně, je-li loď na moři, a pokaždé, když loď doplňuje či vypouští palivo.*

*Kumulativní změny úrovně paliva v nádrži mezi dvěma odečty představují palivo spotřebované v průběhu daného období.*

*Období zahrnuje dobu plavby mezi dvěma přístavy určení nebo dobu strávenou v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba upřesnit typ paliva a obsah síry.*

*Odečty z palivových nádrží se provádějí pomocí vhodných metod, např. automatizovaných systémů, sondování a ponorných pásek. Metoda sondování nádrží a nejistota spjatá s touto metodou se uvedou v plánu monitorování uvedeném v článku 6.*

*Je-li množství doplněného paliva nebo množství paliva zbývajícího v nádržích stanoveno v jednotkách objemu*

*(vyjádřených v litrech), převede společnost toto množství z objemového vyjádření na hmotnostní vyjádření pomocí hodnot skutečné hustoty. Společnost stanoví skutečnou hustotu pomocí některé z následujících možností:*

*a) palubních diagnostických systémů;*

*b) hustoty naměřené dodavatelem paliva při doplňování paliva a zaznamenané na faktuře za palivo nebo dodacím listu.*

*Skutečná hustota je vyjádřena v kg/l a stanovena pro příslušnou teplotu při konkrétním měření. V případech, kdy hodnoty skutečné hustoty nejsou k dispozici, se po schválení ověřovatelem použije standardní faktor hustoty.*

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Metody A a B jsou považovány za v zásadě totožné, a je tudíž navrhováno jejich sloučení.*

**Pozměňovací návrh 265**  
**Spyros Danellis**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 2 – odst. 5 – písm. b a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***ba) případně hustoty naměřené při analýze provedené v akreditované laboratoři pro testování paliva;***

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Skutečná hustota paliva stanovená v laboratoři pro testování paliv je v případech, kdy společnost má takovou laboratoř k dispozici, přesnější než standardní hustota u druhu používaného paliva, a měla by být tudíž zahrnuta mezi možnosti.*

**Pozměňovací návrh 266**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 3 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

**Období zahrnuje dobu plavby mezi dvěma přístavy určené nebo dobu strávenou v přístavu. U paliva spotřebovaného za určité období je třeba monitorovat typ paliva a obsah síry.**

*Pozměňovací návrh*

**Měření průtoku paliva se provádí na počátku a na konci vykazovaného období a na počátku a na konci každé plavby, aby se tak stanovila spotřeba paliva za plavbu.**

Or. en

**Pozměňovací návrh 267**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 3 – odst. 4 – písm. b a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**ba) standardních hodnot hustoty z tabulek v příloze III;**

Or. en

**Pozměňovací návrh 268**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 4 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO<sub>2</sub> zahrnují emise CO<sub>2</sub> vypouštěné hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory

*Pozměňovací návrh*

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** zahrnují emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** vypouštěné hlavními motory, pomocnými

inertních plynů. *Pro lodě, u nichž je vykazování založeno na této metodě, se spotřeba paliva vypočte za použití měření emisí CO<sub>2</sub> a použitelného emisního faktoru příslušných paliv.*

motory, kotli a generátory inertních plynů.

Or. en

**Pozměňovací návrh 269**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 4 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO<sub>2</sub> zahrnují emise CO<sub>2</sub> vypouštěné hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů. *Pro lodě, u nichž je vykazování založeno na této metodě, se spotřeba paliva vypočte za použití měření emisí CO<sub>2</sub> a použitelného emisního faktoru příslušných paliv.*

*Pozměňovací návrh*

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO<sub>2</sub> zahrnují emise CO<sub>2</sub> vypouštěné hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů.

Or. en

**Pozměňovací návrh 270**  
**Satu Hassi**

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – část B – bod 4 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO<sub>2</sub> zahrnují emise

*Pozměňovací návrh*

Přímé měření emisí lze použít u plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, a pro emise, které vzniknou v přístavech nacházejících se v jurisdikci členského státu. Emise CO<sub>2</sub> zahrnují emise

CO<sub>2</sub> vypouštěné hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů. *Pro lodě, u nichž je vykazování založeno na této metodě, se spotřeba paliva vypočte za použití měření emisí CO<sub>2</sub> a použitelného emisního faktoru příslušných paliv.*

CO<sub>2</sub> vypouštěné hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů.

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Lodě, které používají stálé monitorování, dostávají přesné informace o svých emisích a neměly by mít povinnost převádět tyto informace zpět na spotřebu paliva.*

#### **Pozměňovací návrh 271 Vilja Savisaar-Toomast**

##### **Návrh nařízení Příloha I – část B – bod 4 – odst. 2**

###### *Znění navržené Komisí*

Tato metoda je založena na stanovení toků emisí CO<sub>2</sub> v komínech pro výfukový plyn, a to vynásobením koncentrace CO<sub>2</sub> ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

###### *Pozměňovací návrh*

Tato metoda je založena na stanovení toků emisí CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub>** a **NO<sub>x</sub>** v komínech pro výfukový plyn, a to vynásobením koncentrace CO<sub>2</sub> ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

Or. en

#### **Pozměňovací návrh 272 Nils Torvalds**

##### **Návrh nařízení Příloha I – část B – bod 4 a (nový)**

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

**4a. Metoda Da: Modelování pomocí informací o pohybu lodí a konkrétních údajů o dané lodi.**

**Agentura pověřená systémem vytváření modelů uzavře s vlastníkem lodi písemnou**

*dohodu o dotyčné lodi. Na konci období monitorování se vypočtené emise CO<sub>2</sub> porovnají s knihou záznamů o manipulaci s ropnými látkami na lodi a dodacími listy zásobníku, aby se našly a opravily nesrovnalosti.*

Or. en

**Pozměňovací návrh 273**  
**Christofer Fjellner**

**Návrh nařízení**  
**Příloha II**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*[...]*

*vypouští se*

Or. en

*Odůvodnění*

*Systém MVO by se v této počáteční fázi měl vztahovat pouze na emise CO<sub>2</sub>. Tento systém by mohl být rozšířen o další informace důležité z hlediska klimatu v pozdější fázi. Existuje nebezpečí, že požadavky EU na účinnost předávání informací v této fázi by mohly bránit vývoji v rámci organizace IMO.*

**Pozměňovací návrh 274**  
**Nils Torvalds**

**Návrh nařízení**  
**Příloha II**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*[...]*

*vypouští se*

Or. en

**Pozměňovací návrh 275**  
**Vilja Savisaar-Toomast**



**Návrh nařízení**  
**Příloha II – část B – odst. 3**

*Znění navržené Komisí*

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí alespoň **čtyř** ukazatelů, tedy spotřeby paliva za danou vzdálenost, **spotřeby paliva během vykonané přepravy**, emisí CO<sub>2</sub> za danou vzdálenost **a emisí CO<sub>2</sub> vzniklých během dané vykonané přepravy**, a vypočte se takto:

*Pozměňovací návrh*

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí alespoň **dvou** ukazatelů, tedy spotřeby paliva za danou vzdálenost **a emisí CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** za danou vzdálenost, a vypočte se takto:

Or. en

**Pozměňovací návrh 276**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Příloha II – část B – odst. 5**

*Znění navržené Komisí*

**spotřeba paliva během vykonané přepravy**  
**= celková roční spotřeba paliva / celková vykonaná přeprava**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

Or. en

**Pozměňovací návrh 277**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Příloha II – část B – odst. 6**

*Znění navržené Komisí*

emise CO<sub>2</sub> na danou vzdálenost = celkové roční emise CO<sub>2</sub> / celková ujetá vzdálenost

*Pozměňovací návrh*

emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** na danou vzdálenost = celkové roční emise CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> a NO<sub>x</sub>** / celková ujetá vzdálenost

Or. en

**Pozměňovací návrh 278**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Návrh nařízení**  
**Příloha II – část B – odst. 7**

*Znění navržené Komisí*

*emise CO<sub>2</sub> vzniklé při vykonané přepravě*  
*= celkové roční emise CO<sub>2</sub> / celková*  
*vykonaná přeprava*

*Pozměňovací návrh*

*vypouští se*

Or. en