



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

2013/0224(COD)

8. 11. 2013

*****I**

NÁVRH ZPRÁVY

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně nařízení (EU) č. 525/2013
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Theodoros Skylakakis

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

Pozměňovacích návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzivou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem **■** nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ	40

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně nařízení (EU) č. 525/2013

(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2013)0480),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0201/2013),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne ...¹,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne ...²,
 - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0000/2013),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Úř. věst. C ... / Dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

² Úř. věst. C ... / Dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Hlava 1

Znění navržené Komisí

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO
PARLAMENTU A RADY

o monitorování, vykazování a ověřování
emisí *oxidu uhličitého* z námořní dopravy
a o změně nařízení (EU) č. 525/2013

(Text s významem pro EHP)

Pozměňovací návrh

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO
PARLAMENTU A RADY

o monitorování, vykazování a ověřování
emisí *skleníkových plynů* z námořní
dopravy a o změně nařízení (EU)
č. 525/2013

(Text s významem pro EHP)

Or. en

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

***(1a) Námořní doprava má dopad na
světové klima a kvalitu ovzduší
v důsledku emisí CO₂ a dalších emisí,
včetně oxidů dusíku (NO_x), oxidů síry
(SO_x), metanu (CH₄), částic
a elementárního uhlíku.***

Or. en

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1b) Vzhledem k rychlému vývoji vědeckých poznatků o tomto dopadu by mělo být v rámci tohoto nařízení pravidelně prováděno aktualizované posuzování dopadu námořní dopravy na světové klima, které nesouvisí s CO₂. Na základě tohoto hodnocení a s přihlédnutím k usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. září 2011 o komplexním přístupu k jiným emisím, než jsou emise CO₂, by Komise měla analyzovat dopad na politiky a opatření za účelem snížení těchto emisí;

Or. en

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1c) Komise by se měla rovněž zabývat dalšími činnostmi vedoucími k emisím skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší, které nejsou zahrnuty do tohoto nařízení, tj. používání chladících prostředků na rybářských lodích a emise způsobené vypařováním při nakládání a vykládání paliva a volně loženého zboží (např. těkavé organické sloučeniny, částice).

Or. en

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1d) Bílá kniha Komise nazvaná „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“ z roku 2011 vyzývá ke snížení emisí z námořní dopravy do roku 2050 o 40 % (50 %, je-li to proveditelné) v porovnání s rokem 2005.

Or. en

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 e (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1e) Usnesení Evropského parlamentu k „Plánu jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (2011/2096(INI)) vyzývá k celoevropskému jednotnému 30% snížení emisí CO₂ a znečišťujících látek v lodní dopravě, k němuž mají přispět dohody Mezinárodní námořní organizace (IMO) o indexu energeticky účinného designu a o plánu řízení energetické účinnosti lodí.

Or. en

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Podle údajů poskytnutých organizací IMO by uplatněním provozních opatření a využitím stávajících technologií bylo možné snížit specifickou spotřebu energie a emise CO₂ až o 75 %, přičemž značnou část uvedených opatření lze považovat za nákladově efektivní, jelikož snížené náklady na palivo zaručují návratnost veškerých provozních či investičních nákladů.

Pozměňovací návrh

(3) Podle údajů poskytnutých organizací IMO by uplatněním provozních opatření a využitím stávajících technologií bylo možné snížit specifickou spotřebu energie a emise CO₂ o **25 až 75 %**, přičemž značnou část uvedených opatření lze považovat za nákladově efektivní **a jako taková by mohla přinést odvětví čistý zisk**, jelikož snížené náklady na palivo zaručují návratnost veškerých provozních či investičních nákladů.

Or. en

Pozměňovací návrh 8

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 **CO₂** 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 **skleníkových plynů** na základě spotřeby paliva u lodí **s cílem shromáždit o těchto emisích souhrnné údaje**, což představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.

Or. en

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Výsledky konzultací zúčastněných stran a diskuse s mezinárodními partnery naznačují, že odstupňovaný přístup k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů by měl být uplatňován zároveň s provedením spolehlivého systému MVO pro emise **CO₂** z námořní dopravy, který bude prvním krokem, **přičemž ceny těchto emisí budou stanoveny později**. Díky tomuto přístupu je snadnější dosáhnout na mezinárodní úrovni podstatného pokroku v jednáních o dohodě o cílech snižování emisí skleníkových plynů a o dalších opatřeních k dosažení tohoto snižování při minimálních nákladech.

Pozměňovací návrh

(6) Výsledky konzultací zúčastněných stran a diskuse s mezinárodními partnery naznačují, že odstupňovaný přístup k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů by měl být uplatňován zároveň s provedením spolehlivého systému MVO pro emise **skleníkových plynů** z námořní dopravy, který bude prvním krokem, **po němž bude následovat zavedení nových nástrojů politiky, konkrétně stanovení cen emisí nebo poplatků**. Díky tomuto přístupu je snadnější dosáhnout na mezinárodní úrovni podstatného pokroku v jednáních o dohodě o cílech snižování emisí skleníkových plynů a o dalších opatřeních k dosažení tohoto snižování při minimálních nákladech.

Or. en

Pozměňovací návrh 10

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 nějž by žádná opatření přijata nebyla, a úhrnných čistých úspor nákladů ve výši až 1,2 miliardy EUR**, neboť systém MVO by

Pozměňovací návrh

(7) Zavedením systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí bude podle předpokladů do roku 2030 dosaženo snížení **některých** emisí, neboť systém MVO by mohl přispět k odstranění překážek na trhu, zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí. Toto snížení

mohl přispět k odstranění překážek na trhu, 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.

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.

Or. en

Pozměňovací návrh 11

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 určené v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určené mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise **CO₂** 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 určené v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určené mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise **skleníkových plynů** 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.

Or. en

Pozměňovací návrh 12

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, **kteří 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 informace důležité z hlediska klimatu **s cílem** 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 13

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**

Pozměňovací návrh

(12) Aby se **zajistila koherence se stávajícím mezinárodním právem, zejména s přílohou VI úmluvy MARPOL, měl by se systém MVO vztahovat na lodě o hrubé prostornosti 400 tun a více.**

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.

Or. en

Pozměňovací návrh 14

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 CO₂ jakožto na zdaleka nejvýznamnější skleníkový plyn produkovaný námořní dopravou, který se na celkových emisích skleníkových plynů z tohoto odvětví podílí až z 98 %.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 15

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

Pozměňovací návrh

(16) Systém MVO je příležitostí k zajištění koherentní regulace odvětví lodní dopravy vzhledem k dalším odvětvím, je tedy

znečišťující ovzduší, aby se zabránilo požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení, což by mohlo provádění systému Unie pro MVO zdržet.

nezbytné, aby monitorování NO_x, které je rovněž součástí přílohy VI úmluvy MARPOL, bylo zahrnuto do MVO, přičemž je třeba se vyhnout požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(16a) Úmluva MARPOL zahrnuje povinné uplatňování indexu energeticky účinného designu (EEDI) u nových lodí a používání plánů řízení účinnosti lodí (SEEMP) v celém světovém loďstvu.

Or. en

Pozměňovací návrh 17

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

(17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. 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.

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.

Or. en

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí

(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 **CO₂** z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravných prací vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

Pozměňovací návrh

(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 **skleníkových plynů** z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravných prací vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

Or. en

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí

(27) Cíle navrhovaného opatření, tedy monitorování, vykazování a ověřování emisí **CO₂** 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 **skleníkových plynů** z lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu, který má tyto emise snížit **a naplnit cíle stanovené v bílé knize Komise nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“**, 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 20

Návrh nařízení Článek 1

Znění navržené Komisí

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí **oxidu uhličitého (CO₂)** a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které příplouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí **CO₂** z námořní dopravy.

Pozměňovací návrh

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí **skleníkových plynů** a dalších informací důležitých z hlediska klimatu pocházejících z lodí, které příplouvají 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 21

Návrh nařízení Čl. 2 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **5 000** 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

Pozměňovací návrh 22

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 válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu a státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.

Or. en

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Čl. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) „emisemi“ se rozumí objem CO₂ vypouštěný do ovzduší loděmi uvedenými v článku 2;

Pozměňovací návrh

a) „emisemi“ se rozumí objem CO₂ **a NO_x** vypouštěný do ovzduší loděmi uvedenými v článku 2;

Or. en

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení Čl. 3 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) „přístavem určení“ se rozumí přístav, v němž loď zastaví, aby naložila či vyložila náklad nebo aby se mohli vyložit či nalodit cestující, s výjimkou zastávek, jejichž jediným účelem je doplnění paliva, získání čerstvých zásob a/nebo vystřídání posádky;

Pozměňovací návrh

b) „přístavem určení“ se rozumí přístav, v němž loď zastaví, aby naložila či vyložila náklad nebo aby se mohli vyložit či nalodit cestující, s výjimkou zastávek, jejichž jediným účelem je doplnění paliva, získání čerstvých zásob a/nebo vystřídání posádky, **suchý dok, oprava lodí a zastávky v přístavu v případě nouze či ohrožení nebo výhradně za účelem je nalezení útočiště před nepříznivým počasím;**

Or. en

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Čl. 3 – písm. g

Znění navržené Komisí

g) „dalšími informacemi důležitými z hlediska klimatu“ se rozumějí informace

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;

související se spotřebou paliva a
energetickou účinností lodí, které umožňují
analyzovat vývoj emisí a posoudit
výkonnost lodí;

Or. en

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. j

Znění navržené Komisí

j) „konzervativním“ se rozumí, že je
definován soubor předpokladů, aby se
zajistilo, že nedojde k podhodnocení
ročních emisí nebo nadhodnocení
vzdáleností **či objemu přepravovaného
nákladu**;

Pozměňovací návrh

j) „konzervativním“ se rozumí, že je
definován soubor předpokladů, aby se
zajistilo, že nedojde k podhodnocení
ročních emisí nebo nadhodnocení
vzdáleností;

Or. en

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Čl. 3 – písm. k

Znění navržené Komisí

k) „**tunami CO₂**“ se rozumějí **metrické
tuny CO₂**;

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Čl. 3 – písm. l a (nové)

la) „loděmi v kotvištích“ se rozumí lodě, které jsou bezpečně uvázány nebo zakotveny v přístavu Společenství za účelem nakládky, vykládky nebo ubytování cestujících, včetně doby, kdy se nakládka nebo vykládka neprovádí;

Or. en

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Čl. 4 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

1. Společnosti u každé lodi monitorují a vykazují množství a typ paliva spotřebovaného během **vykazovaného období ve všech přístavech spadajících** do jurisdikce členského státu a při **všech plavbách** do přístavu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu v souladu s odstavci 2 až 6.

Or. en

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1

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.

Pozměňovací návrh 31

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 **400** tun uvedena zvolená metoda monitorování a vykazování emisí a dalších informací důležitých z hlediska klimatu.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 3 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) popis zdrojů emisí na palubě lodi, ***např. hlavních motorů, pomocných motorů, kotlů a generátorů inertních plynů, a použitých typů paliva;***

Pozměňovací návrh

c) popis ***následujících*** zdrojů emisí ***a typů paliva s nimi spojených*** na palubě lodi, ***a to:***

i) hlavní motory

ii) pomocné motory

iii) kotle

iv) generátory inertních plynů

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 3 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) popis postupů, systémů a povinností použitých k aktualizaci úplnosti seznamu zdrojů emisí v průběhu monitorovaného **roku** za účelem zaručení úplnosti monitorování a vykazování emisí z dané lodě;

Pozměňovací návrh

d) popis postupů, systémů a povinností použitých k aktualizaci úplnosti seznamu zdrojů emisí v průběhu monitorovaného **období** za účelem zaručení úplnosti monitorování a vykazování emisí z dané lodě;

Or. en

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 3 – písm. h – bod ii

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 35

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 3 – písm. j

Znění navržené Komisí

j) datum poslední změny plánu monitorování.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 3 – písm. j a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ja) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti historie revizí;

Or. en

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) dojde-li ke změně vlastníka lodi;

a) dojde-li ke změně vlastníka lodi, **držitele dokladů nebo vlajky;**

Or. en

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Monitorování může být pozastaveno během doby, kdy je loď používána v nouzových situacích, včetně činností souvisejících se záchranou života.

Or. en

Pozměňovací návrh 39

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) ***celkové*** množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva;

Or. en

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení Čl. 9 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) vzniklé NO_x;

Or. en

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení Čl. 9 – písm. e

Znění navržené Komisí

e) dobu strávenou na moři;

Pozměňovací návrh

e) dobu strávenou na moři ***a v kotvišti;***

Or. en

Pozměňovací návrh 42

**Návrh nařízení
Čl. 9 – písm. f**

Znění navržené Komisí

f) přepravovaný náklad;

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 43

**Návrh nařízení
Čl. 9 – písm. g**

Znění navržené Komisí

g) vykonanou přepravu.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 44

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh
fa) energetickou účinnost podle definice v příloze II;

Or. en

Pozměňovací návrh 45

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ga) datum a čas začátku a konce období, během nichž došlo k pozastavení monitorování z důvodu nouzových situací, například činností souvisejících se záchranou života, spolu s popisem těchto situací.

Or. en

Pozměňovací návrh 46

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 a která uskuteční během dne více plaveb.

Or. en

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 10 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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;***

a) ***celkové*** množství a emisní faktor každého typu spotřebovaného paliva;

Or. en

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) *celkový vzniklý* CO₂;

Pozměňovací návrh

b) *celkové emise* CO₂ *a* NO_x;

Or. en

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států;

Pozměňovací návrh

c) souhrnné emise CO₂ *a* NO_x vzniklé při všech plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členských států;

Or. en

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

Pozměňovací návrh

d) souhrnné emise CO₂ *a* NO_x vzniklé při všech plavbách z přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

Or. en

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. e

Znění navržené Komisí

e) souhrnné emise CO₂ vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

Pozměňovací návrh

e) souhrnné emise CO₂ **a** NO_x vzniklé při všech plavbách do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu;

Or. en

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. f

Znění navržené Komisí

f) emise CO₂, které vznikly v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, v němž loď kotví;

Pozměňovací návrh

f) emise CO₂ **a** NO_x, které vznikly v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, v němž loď kotví;

Or. en

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. h

Znění navržené Komisí

h) celkovou dobu strávenou na moři;

Pozměňovací návrh

h) celkovou dobu strávenou na moři **a v kotvišti**;

Or. en

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. i

Znění navržené Komisí

i) *celkovou vykonanou přepravu;*

Pozměňovací návrh

i) *energetickou účinnost podle definice v příloze II;*

Or. en

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. j

Znění navržené Komisí

j) *průměrnou energetickou účinnost.*

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 3 – písm. a – bod iv

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 57

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 3 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) detaily období, kdy je monitorování pozastaveno z důvodů nouzových situací a činností souvisejících se záchranou života.

Or. en

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

h) výpočtů vedoucích k určení energetické účinnosti.

h) výpočtů vedoucích k určení energetické účinnosti *podle definice v příloze II.*

Or. en

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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 článcích 11 a 17.*

1. Do 30. června každého roku Komise zveřejní *souhrnné roční* emise vykázané v souladu s článkem 11 *při zachování důvěrnosti obchodních informací s cílem chránit oprávněný hospodářský zájem podle článků 3 a 4 směrnice 2003/4/ES Evropského parlamentu a Rady.*

*Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2003/4/ES ze dne 28. ledna 2003 o
přístupu veřejnosti k informacím o
životním prostředí (Úř. věst. L 41,
14.2.2003, s. 26).*

Or. en

Pozměňovací návrh 60

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

Znění navržené Komisí

*a) identifikaci lodi (název, registrační
číslo lodi organizace IMO a rejstříkový
přístav nebo domovský přístav);*

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 61

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

Znění navržené Komisí

*b) totožnost vlastníka lodi (název a adresu
vlastníka a jeho hlavní místo podnikání);*

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 62

**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

c) technickou účinnost lodi (**popřípadě** index energeticky účinného designu (EEDI));

Or. en

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) roční emise CO₂;

Pozměňovací návrh

d) roční emise CO₂ **a NO_x**;

Or. en

Pozměňovací návrh 64

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

f) průměrnou roční energetickou účinnost **podle definice v příloze II**;

Or. en

Pozměňovací návrh 65

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 během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení;

Or. en

Pozměňovací návrh 66

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 **za účelem harmonizace pravidel Unie s mezinárodními pravidly.**

Or. en

Pozměňovací návrh 67

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**

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, aby byly zohledněny aktuální dostupné vědecké důkazy, jakož i příslušná mezinárodní pravidla a mezinárodně uznávané normy, s cílem určit nejpřesnější

pravidla a mezinárodně uznávané normy, s cílem určit nejpřesnější a nejučinnější 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.

a nejučinnější metody monitorování emisí a zlepšit přesnost požadovaných informací souvisejících s monitorováním a vykazováním emisí, a to **pouze** v rozsahu, v jakém se jedná o nepodstatné prvky tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 26 – odst. 2

Nařízení (EU) č. 525/2013

Čl. 21 a – odst. 2

Původní znění

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 CO₂ 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.

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 CO₂ a NO_x 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 69

Návrh nařízení

Čl. 26 – odst. 2

Nařízení (EU) č. 525/2013

Čl. 21 a – odst. 3 a (nový)

Původní znění

Pozměňovací návrh

3a. Každé dva roky Komise posoudí celkový dopad odvětví námořní dopravy na světové klima, včetně emisí, které nejsou spojeny s CO₂ nebo jejich dopadů, na základě údajů o emisích poskytnutých členskými státy v souladu s článkem 7 a/nebo podle nařízení (EU) č. XXXX/XXXX, a toto hodnocení doplní odkazy na vědecké pokroky a údaje o námořní dopravě.

Or. en

Pozměňovací návrh 70

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Ověřovatel může použít jakoukoli kombinaci výše uvedených postupů, pokud to zvýší celkovou přesnost měření.

Or. en

Pozměňovací návrh 71

**Návrh nařízení
Příloha I – bod B – odst. 3 – bod 1 – odst. 4 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Nejsou-li na palubě k dispozici dodací listy zásobníků, zejména v případě, je-li jako palivo použít 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 72

Návrh nařízení

Příloha I – bod B – odst. 3 – 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 CO₂ zahrnují emise CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ ***a NO_x*** zahrnují emise CO₂ ***a NO_x*** vypouštěné hlavními motory, pomocnými motory, kotli a generátory inertních plynů.

Or. en

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Příloha I – bod B – odst. 3 – bod 4 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Tato metoda je založena na stanovení toků emisí CO₂ v komínech pro výfukový plyn, a to vynásobením koncentrace CO₂ ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

Pozměňovací návrh

Tato metoda je založena na stanovení toků emisí CO₂ ***a NO_x*** v komínech pro výfukový plyn, a to vynásobením koncentrace CO₂ ***a NO_x*** ve výfukovém plynu průtokem výfukového plynu.

Or. en

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Příloha II – bod A – odst. 4

Znění navržené Komisí

U osobních lodí se přepravovaný náklad vyjádří počtem cestujících. U všech ostatních kategorií lodí se množství přepravovaného nákladu vyjádří v metrických tunách a metrech krychlových nákladu.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Příloha II – bod A – odst. 5

Znění navržené Komisí

Vykonaná přeprava se určí vynásobením ujeté vzdálenosti množstvím přepravovaného nákladu.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Příloha II – bod B – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí **alespoň čtyř** ukazatelů, tedy spotřeby paliva za danou vzdálenost, **spotřeby paliva během vykonané přepravy**, emisí CO₂ za danou vzdálenost a **emisí CO₂ vzniklých během dané vykonané**

Pozměňovací návrh

Průměrná energetická účinnost se monitoruje pomocí **dvou** ukazatelů, tedy spotřeby paliva za danou vzdálenost **a** emisí CO₂ **a** NO_x za danou vzdálenost a vypočte se takto:

přepravy, a vypočte se takto:

Or. en

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Příloha II – bod B – odst. 3 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Příloha II – bod B – odst. 3 – pododstavec 4

Znění navržené Komisí

*emise CO₂ na danou vzdálenost = celkové
roční emise CO₂ / celková ujetá vzdálenost*

Pozměňovací návrh

*emise CO₂ a NO_x na danou vzdálenost =
celkové roční emise CO₂ a NO_x / celková
ujetá vzdálenost*

Or. en

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Příloha II – bod B – odst. 3 – pododstavec 5

Znění navržené Komisí

*emise CO₂ vzniklé při vykonané přepravě
= celkové roční emise CO₂ / celková*

Pozměňovací návrh

vypouští se

vykonaná přeprava

Or. en

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Úvod

Odvětví námořní dopravy hraje v evropském hospodářství klíčovou roli. Odpovídá za velkou část mezinárodní přepravy zboží mezi EU-27 a zbytkem světa a zároveň významně přispívá i k přepravě zboží v rámci EU. Podle příručky „Doprava EU v číslech, 2012“ bylo odvětví lodní dopravy, co se týče nákladní přepravy, v roce 2010 odpovědné za dopravu přibližně 1 400 miliard tunokilometrů (tkm) v rámci EU-27, hned za silniční dopravou (1 800 miliard tkm). Lodní doprava má v rámci EU-27 menší význam pro přepravu cestujících, co se týče počtu přepravených cestujících; zůstává nicméně důležitým druhem dopravy v oblastech, kde jsou ostatní druhy dopravy omezeny geografickými uspořádáním (např. ostrovy).

Vzhledem k závislosti na spalování fosilních paliv a ke skutečnosti, že se jedná o jeden z nejméně regulovaných antropogenních zdrojů emisí, přispívají emise z odvětví námořní dopravy jak ke znečištění ovzduší, tak ke změně klimatu. Dopad tohoto odvětví na životní prostředí v důsledku emisí, například oxidu uhličitého (CO₂), oxidů dusíku (NO_x), oxidů síry (SO_x), metanu (CH₄), částic a elementárního uhlíku pocházejících z lodní dopravy v evropských vodách, přispívá k celosvětovým emisím z lodní dopravy z 10 až 20 %. Pokud započítáme veškerý provoz lodí připlouvajících nebo odplouvajících z přístavů EU-27, a to jak v rámci vnitrostátní, tak mezinárodní lodní přepravy, dosahuje jejich podíl na emisích CO₂ až 30 %. Nedávno publikovaná technická zpráva Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) č. 4/2013 se zabývá dopadem odvětví na kvalitu ovzduší a působením na klima v Evropě. Očekává se, že emise NO_x z mezinárodní námořní dopravy v evropských vodách vzrostou a od roku 2020 by se mohly vyrovnat emisím z pozemních zdrojů. V globálním měřítku vykazují emise látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů z lodí s přímým nebo nepřímým vlivem na klima v konečném důsledku ochlazující účinek, a to přes značný nárůst emisí CO₂. Předpokládané snížení emisí SO₂ a částic v mezinárodní lodní dopravě povede ke snížení přímého ochlazujícího účinku aerosolů nad Evropou. Ze zprávy EEA vyplývá, jak je důležité vzít v potaz dvojí dopad emisí z mezinárodní lodní dopravy na kvalitu ovzduší a jejich působení na klima. Je tudíž třeba zavést integrovaný systém monitorování, vykazování a ověřování (MVO), který pokryje jak emise látek znečišťujících ovzduší, tak i skleníkových plynů a který přispěje k lepší informovanosti o vzájemných přínosech a řešeních v rámci souvisejících politik v Evropě.

Právní souvislosti a technologické výzvy

Při vytváření mezinárodní a evropské politiky kvality ovzduší a klimatu bylo zjištěno, že je třeba vytvořit mezinárodní pravidla pro emise pocházející z lodí. V roce 1997 byla Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí (MARPOL) rozšířena o novou přílohu. Cílem přílohy VI úmluvy MARPOL je minimalizovat emise z lodí přenášené vzduchem (SO_x, NO_x, látky poškozující ozonovou vrstvu, též organické sloučeniny) a jejich podíl na lokálním znečištění ovzduší a celosvětových problémech životního prostředí. Příloha VI vstoupila v platnost dne 19. května 2005 a revidovaná příloha VI s výrazně přísnějšími emisními limity vstoupila v platnost dne 1. července 2010. V roce 2007 se mezinárodní lodní doprava podle odhadů podílela na globálních emisích CO₂ přibližně 2,7 %. IMO rovněž

přijala povinná technická a provozní opatření v oblasti energetické účinnosti s cílem snížit objem emisí CO₂ z mezinárodní lodní dopravy.

Na úrovni EU směrnice 2009/29/ES předpokládá „návrh na zahrnutí emisí z mezinárodní námořní dopravy ... do závazku Společenství v oblasti snížení emisí s cílem, aby navrhovaný akt vstoupil v platnost do roku 2013“. Bílá kniha Komise o dopravě z roku 2011 vyzvala k tomu, aby byly „emise CO₂ z námořní dopravy v EU ... do roku 2050 sníženy celkem o 40 % (o 50 %, je-li to proveditelné) v porovnání s rokem 2005“. V minulém roce Komise oznámila, že tento termín nedodrží ani v tuto chvíli nepředloží návrh na omezení emisí. V červnu 2013 Komise předložila tento návrh na systém monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO₂ z mezinárodní námořní dopravy. Souběžně Komise zveřejnila sdělení obsahující body k otevřené diskusi o tom, jak v budoucnu zahrnout emise z námořní dopravy do politik EU na snižování emisí skleníkových plynů.

Vzhledem k předpokládanému nárůstu světové populace o 2 miliardy během nadcházejících desetiletí a aktivnímu zapojení se dalších 2 miliard lidí do světového hospodářství se do budoucna očekává velký nárůst světového obchodu. Tento nárůst představuje pro odvětví námořní dopravy výzvu, pokud má dosáhnout cíle snížení emisí nutného pro dosažení stabilizace globálních teplot. Souběžně proto musí být vyvíjeny rovněž nové technologie a postupy, které budou moci být v budoucnu zavedeny, týkající se kvality paliva/přechodu na jiná paliva, technologií snižování emisí a provozních opatření pro lodě.

Vyjádření zpravodaje

Toto nařízení poskytuje příležitost zavést v Evropě široký přístup k MVO, a to jak pro skleníkové plyny, tak pro látky znečišťující ovzduší produkované v odvětví námořní dopravy. Takovýto přístup Evropě umožní rozvoj politik snižování emisí v námořním odvětví, které budou v souladu s komplexními politikami v oblasti klimatu, znečištění ovzduší a ochrany lidského zdraví. Je tedy třeba rozšířit oblast jeho působnosti tím, že bude vedle MVO emisí CO₂ pokrývat i emise NO_x. Emise CO₂ i NO_x z námořní dopravy zaznamenávají významný nárůst a mají značný vliv na klima. Podobně jako v nařízení (EU) č. 525/2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů v odvětví letectví obsahují změny navržené v tomto nařízení posouzení environmentálních dopadů námořní dopravy na světové klima. Komise by se na základě tohoto posouzení měla zabývat environmentálním dopadem emisí částic, elementárního uhlíku a CH₄, spolu s dalšími činnostmi, které vedou k emisím látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů, například používání chladících prostředků na rybářských lodích a emise způsobené vypařováním při nakládání a vykládání paliva a volně loženého zboží (např. těkavé organické sloučeniny, částice).

Komise navrhla omezit působnost tohoto nařízení na lodě o hrubé prostornosti nad 5000 tun. Pro lepší pokrytí emisí a pro zajištění koherence s dalšími mezinárodními pravidly, například s těmi, která stanoví příloha VI úmluvy MARPOL, by oblast působnosti měla být rozšířena na všechny lodě o hrubé prostornosti nad 400 tun. Vzhledem k tomu, že toto je hranice, která byla projednávána i v IMO, její zavedení by uvedlo pravidla EU v soulad s pravděpodobným budoucím mezinárodním rámcem.

Ačkoli je důležité zajistit, aby toto nařízení pokrylo emise z námořní dopravy co nejuceleněji, je rovněž zcela zásadní soustředit se na základní body a omezit náklady na provádění

a administrativní zátěž. Zároveň by společnosti neměly být povinny zveřejňovat informace, které jsou z obchodního hlediska citlivé a potenciálně zavádějící. Zpravodaj proto navrhuje nezahrnovat vykonávání přepravy mezi ostatní informace, které mají význam z hlediska klimatu, neboť nesouvisí s měřením emisí. Námořní trh již má, vzhledem k vysokým cenám paliva, velkou motivaci ke zvýšení energetické účinnosti, přičemž energetická účinnost při vykonávání přepravy je v reálných podmínkách mnohem složitější problém, který nelze definovat bez znalosti konkrétních tržních podmínek, od nichž se odvíjí rozhodování majitelů a provozovatelů lodí. Bez znalosti dostupných nákladů, jejich objemu v poměru k váze, povětrnostních podmínek, příslušných cen, geografických a dalších omezení, časového rámce pro doručení atd., není možné určit skutečnou energetickou účinnost plavby a její dopad na sociální potřeby. Naopak, nevyvážené zveřejňování takovýchto informací pod tímto názvem může šířit mezi veřejností dezinformace o skutečné energetické účinnosti a vést ke zbytečným sporům.