



Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

2021/0210(COD)

20.6.2022

STANOVISKO

Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Zpravodaj: Tiemo Wölken

(*) Přidružený výbor – článek 57 jednacího řádu

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Lodní doprava je zodpovědná za 3–4 % emisí CO₂ v EU. Zatímco v jiných odvětvích se přechod na technologie s nulovými emisemi zrychlil, v odvětví lodní dopravy není dosud zřejmé, jakým způsobem bude cíle nulových emisí do roku 2050 dosaženo. Šestá hodnotící zpráva Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) ukázala, že je stále naléhavější, aby každé odvětví urychlilo dekarbonizaci, a splnilo tak cíle EU v rámci Pařížské dohody. Vzhledem k tomu, že zbývá méně než 30 let a že životnost lodí je dlouhá, je třeba učinit správné kroky k dosažení tohoto cíle již nyní.

Palivo EU pro námořní dopravu – podpora inovací a vytváření nových pracovních míst

Nové technologie a nová paliva jsou stále dostupnější a přebírají je i další odvětví. Podobný přechod k obnovitelným palivům musí proběhnout i v námořní dopravě, aby bylo zaručeno, že toto odvětví bude moci využívat výhod nových průmyslových příležitostí. Tento přechod může být prospěšný jak pro inovativní průmysl v Evropě, tak pro stávající pracovníky, kteří vykonávají z hospodářského hlediska významnou práci v námořních klastrech v EU. Posouzení dopadů tohoto nařízení provedené Komisí potvrzuje, že vývoj technologií může být přínosný pro pracovníky i pro stávající podniky a může přilákat nové investice.

Potřeba zvyšování odborných dovedností zároveň vyžaduje značné investice do odborné přípravy a certifikace loděnic a námořníků, protože výuka způsobu práce s novými technologiemi není v současné době zahrnuta do programů odborné přípravy a vzdělávání ani není vyžadována stávajícími předpisy. Prohlubování dovedností a změna kvalifikace pracovníků v odvětví loďařství a námořních technologií budou nabývat na významu, zejména pokud jde o ekologické a digitální dovednosti. Pakt EU pro dovednosti v tomto odvětví by měl zajistit, aby zúčastněné strany, včetně zaměstnavatelů, odborů, univerzit a poskytovatelů odborného vzdělávání, mohly připravovat pracovníky na budoucí technologický pokrok a zajistit, aby žádný pracovník ani region nezůstaly opomenuty. Kvalitní sociální dialog na všech úrovních a dodržování směrnice EU o evropské radě zaměstnanců mají navíc zásadní význam pro dosažení spravedlivého přechodu k inovativnímu námořnímu průmyslu s kvalitními pracovními místy.

Výběr správných nástrojů na podporu rozvoje udržitelných technologií

Vodíková strategie EU považuje lodní dopravu za jedno z hlavních odvětví pro rozšíření využívání vodíku z obnovitelných zdrojů. Vzhledem k tomu, že lodní doprava musí soupeřit o omezené dodávky vodíku z obnovitelných zdrojů s jinými odvětvími, v nichž lze využít jiná, účinnější řešení, jako je přímá elektrifikace, měla by být přijata další opatření na podporu využívání obnovitelných paliv nebiologického původu v námořním odvětví. V opačném případě by výrazná poptávka v jiných odvětvích mohla odklonit potřebná paliva z odvětví lodní dopravy a způsobit uzamknutí palivového systému v důsledku efektu „vývojové závislosti“.

Zpravodaj proto navrhuje, aby byla jako jeden z nástrojů na podporu inovací zavedena minimální kvóta pro obnovitelná paliva nebiologického původu. Komise uznává, že tato možnost politiky by měla příznivý dopad na lodní dopravu, loďařský průmysl a odvětví námořních zařízení. S ohledem na zajištění zásobování zpravodaj navrhuje zavést stejnou povinnost pro dodavatele pohonných hmot na úrovni přístavů.

Komise dospěla k závěru, že i při použití smíšených nástrojů se hlavní přínosy inovačního úsilí projeví až po roce 2030. S ohledem na to zpravodaj navrhuje zvýšení cílů a rozšíření jejich oblasti působnosti, včetně povinnosti využívat pobřežní zdroje energie. Inovace je třeba podpořit už nyní, a to jak pro dosažení našich cílů v oblasti klimatu, tak pro zvýšení konkurenceschopnosti evropského loďařského průmyslu.

Zpravodaj navrhuje zaměřit politické nástroje na obnovitelná paliva nebiologického původu, aniž by byly podporovány konkrétní technologie. Pokud jde o biopaliva, zpravodaj nesdílí optimismus Komise ohledně jejich škálovatelnosti s ohledem na to, že současně musí růst propad uhlíku v EU. Zaměření na obnovitelná paliva nebiologického původu s sebou přináší i další výhody, jako je snížení míry úniku metanu.

EU jako průkopník v dekarbonizaci lodní dopravy – pobídky k opatřením v oblasti klimatu na mezinárodní úrovni

Toto nařízení má důležitý mezinárodní rozměr. V Mezinárodní námořní organizaci se v současné době projednává mezinárodní strategie snižování emisí skleníkových plynů v námořní dopravě. Evropská komise a všechny členské státy EU podpořily hodnocení, že dosažení nulových emisí skleníkových plynů v mezinárodní lodní dopravě do roku 2050 je nezbytné pro zachování dosažitelnosti cílů Pařížské dohody v oblasti omezení nárůstu teploty. V zájmu zvýšení mezinárodních cílů a podpory rozvoje zelených námořních koridorů zpravodaj navrhuje rozšířit uplatňování tohoto nařízení na celou oblast mezinárodních plaveb.

Aby se zabránilo podvodům při doplňování vodíku a paliv vyrobených z vodíku v mezinárodní dopravě a aby byl umožněn mezinárodní obchod s udržitelným vodíkem, měla by EU urychlit práci na mezinárodních normách pro udržitelný vodík a na úplné dokumentaci, certifikaci a kontrole udržitelného vodíku. V rámci Mezinárodní námořní organizace a dalších mezinárodních organizací je třeba urychleně zavést spolehlivé systémy sledování a ověřování biopaliv a obnovitelných paliv nebiologického původu.

PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL INFORMACE

Následující seznam byl vypracován zcela dobrovolně a na výlučnou odpovědnost zpravodaje. Při přípravě návrhu stanoviska obdržel zpravodaj podněty od následujících subjektů nebo osob:

Subjekt nebo osoba
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürrsen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agentur für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth
European Community Shipowner's Associations
T&E - Transport and Environment
IndustriAll Global Union
International Council on Clean Transportation
Getting to Zero coalition
European Sea Ports Organisation (ESPO)
SEA-LNG LTD

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby zohlednil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu EU podílí přibližně 75 % a na objemu vnitřního obchodu EU 31 %. Současně lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí CO₂ z dopravy v EU a 3–4 % celkových emisí CO₂ v EU. V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu. *Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou rovné podmínky nezbytné. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném a harmonizovaném politickém rámci, kde mohou provozovatelé námořní dopravy, přístavy a další aktéři působit na základě rovných příležitostí. Dojde-li k narušení trhu, hrozí riziko znevýhodnění provozovatelů lodí nebo přístavů ve srovnání s konkurenty v odvětví námořní dopravy nebo v jiných odvětvích dopravy. To může mít potom za následek snížení konkurenceschopnosti tohoto odvětví a omezení propojení v námořní dopravě pro občany a podniky.*

Pozměňovací návrh

(1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu EU podílí přibližně 75 % a na objemu vnitřního obchodu EU 31 %. Současně lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí CO₂ z dopravy v EU a 3–4 % celkových emisí CO₂ v EU, **přičemž znečištění způsobené emisemi skleníkových plynů má zvláštní dopad na mořské a pobřežní ekosystémy, biologickou rozmanitost moří a na lidské zdraví. Očekává se, že emise CO₂ z námořní dopravy na celosvětové i evropské úrovni se budou zvyšovat, pokud nebudou přijata další opatření, a to do roku 2050 o 90 % až 130 % emisí z roku 2008 a o 86 % ve srovnání s rokem 1990^{1a}.** V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu, **přesto je její dopad na životní prostředí a klima třeba urychleně řešit. Všechna hospodářská odvětví musí přispívat k rychlému snižování emisí skleníkových plynů směrem k nulovým čistým emisím skleníkových plynů nejpozději do roku 2050, jak je zakotveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119^{1b}. Je proto nezbytné, aby Unie stanovila ambiciózní cestu pro rychlou ekologickou transformaci námořního odvětví, která by rovněž přispěla k udržení a dalšímu prosazování**

jejího celosvětového vedoucího postavení a konkurenční výhody v oblasti ekologických technologií, služeb a řešení v tomto odvětví, a také přispívala ke zdraví občanů a snížení zátěže na mořské ekosystémy snížením hluku a znečištění ovzduší a vody.

1a Čtvrtá studie IMO o emisích skleníkových plynů 2020, Mezinárodní námořní organizace, Londýn, 2021

1b Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Vzhledem k tomu, že toto nařízení uznává negativní dopad změny klimatu, a zejména námořní dopravy, na oceánské ekosystémy a mořskou biologickou rozmanitost a na zranitelnost pobřežních regionů, mělo by zohlednit zvláštní zprávu IPCC o oceánech a kryosféře v měnícím se klimatu^{1a} a být v souladu s nařízením (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy^{1b}, jakož i s cíli dohodnutými v rámci mise Starfish 2030: obnovit naše oceány a vody^{1c}.

1a Zvláštní zpráva IPCC o oceánech a kryosféře v měnícím se klimatu, 2019. Organizace spojených národů, Pařížská dohoda, 2015.

1b Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES.

1c Evropská komise, Generální ředitelství pro výzkum a inovace, Lamy, P., Citores, A., Deidun, A. a další, Mise Starfish 2030: obnovit naše oceány a vody, Úřad pro publikace, 2020.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1b) Námořní odvětví zaměstnává 2 miliony Evropanů a přispívá k hospodářství 149 miliardami EUR. Za každý milion eur vytvořených v odvětví lodní dopravy vzniká jinde v hospodářství EU 1,8 milionu EUR^{1a}

1a Zpráva Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (Ekonomická hodnota odvětví lodní dopravy EU), 2020.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1c) Úspěšný přechod na lodní dopravu s nulovými emisemi vyžaduje integrovaný přístup a odpovídající příznivé prostředí pro stimulaci inovací, a to jak na lodích, tak v přístavech. Toto příznivé prostředí obnáší veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, technologická a provozní opatření ke zlepšení energetické účinnosti lodí a zavádění udržitelných alternativních paliv, jako je vodík a amoniak, které jsou vyráběny z obnovitelných zdrojů energie, a

technologií pohonu s nulovými emisemi, včetně nezbytné infrastruktury pro doplňování paliva a dobíjení v přístavech. Měl by být zřízen fond pro oceány s cílem zlepšit energetickou účinnost lodí a podpořit investice zaměřené na pomoc při dekarbonizaci námořní dopravy, včetně námořní dopravy na krátké vzdálenosti a přístavů. Současně by měly být příjmy použity na podporu odborné přípravy, rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovníků v celém hodnotovém řetězci námořního odvětví, včetně loděnic, s cílem vybavit je dovednostmi a technologiemi šetrnými k životnímu prostředí, které jsou pro transformaci nezbytné. 20 % ročních příjmů z plateb sankcí by se mělo použít na ochranu, obnovu a lepší řízení mořských ekosystémů.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Aby Komise posílila závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody a stanovila kroky, které je třeba učinit k dosažení klimatické neutrality do roku 2050, a aby z politického závazku učinila právní závazek, přijala (pozměněný) návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima)¹⁹, jakož i sdělení „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030“²⁰. To také integruje cíl snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 55 % ve srovnání s úrovní roku 1990. Ke **stimulaci využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlikových paliv, a to i v odvětví námořní dopravy**, jsou zapotřebí různé doplňkové politické nástroje. K nezbytnému vývoji a zavádění technologií musí dojít do roku 2030,

Pozměňovací návrh

(2) Aby Komise posílila závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody a stanovila kroky, které je třeba učinit k dosažení klimatické neutrality **nejpozději** do roku 2050, a aby z politického závazku učinila právní závazek, přijala (pozměněný) návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima)¹⁹, jakož i sdělení „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030“²⁰. To také integruje cíl snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 55 % ve srovnání s úrovní roku 1990. Ke **zlepšení energetické a provozní účinnosti odvětví a k podpoře rychlého zavádění obnovitelných paliv a energie z obnovitelných zdrojů** jsou zapotřebí různé doplňkové politické nástroje, **přičemž je zároveň třeba**

abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.

respektovat zásadu technologické neutrality. Je nezbytné podporovat inovace a výzkum v oblasti vznikajících a budoucích inovací, jako jsou nová alternativní paliva, ekologický design, materiály na biologické bázi a větrný pohon, prostřednictvím konstrukce silných a pevných křídel pro plachetnice, a zároveň motivovat k využívání udržitelně vyráběných obnovitelných paliv, a to i v odvětví námořní dopravy. K nezbytnému vývoji a zavádění technologií a jejich podpoře musí dojít co nejdříve, aby Unie dosáhla svých cílů v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 a klimatické neutrality nejpozději do roku 2050 a abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2a) Methan je silný skleníkový plyn, více než 80krát silnější než CO₂ v rámci dvacetiletého období, což z něj činí druhý nejdůležitější skleníkový plyn, který přispívá přibližně ze čtvrtiny k dnešnímu globálnímu oteplování. Kromě toho je prekurzorem přízemního ozonu (O₃), který je významnou znečišťující látkou. Modelové postupy uvedené ve zvláštní zprávě Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) o dopadech globálního oteplování o 1,5 °C, v šesté hodnotící zprávě IPCC a v globálním posouzení methanu Programu OSN pro životní prostředí (UNEP) z roku 2021, jejichž cílem je omezit globální oteplování na 1,5 °C s nulovým nebo omezeným

překročením, zahrnují výrazné snížení emisí methanu. Proto se za účelem odpovídajícího zachycení krátkodobých účinků methanu na klima, a tedy přesného zohlednění dopadu používání fosilního zkapalněného zemního plynu v odvětví námořní dopravy na klima v předpokládaném časovém rámci provádění tohoto nařízení, považuje za vhodnější použití hodnoty potenciálu globálního oteplování (GWP) methanu v časovém horizontu 20 let (GWP20) než v časovém horizontu 100 let.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2b) Vzhledem k rozdílným výchozím pozicím by členské státy měly být podporovány, aby zlepšily svou schopnost provádět změny v politikách týkajících se udržitelných námořních paliv.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3) V souvislosti s přechodem na **obnovitelná a nízkouhliková** paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy EU, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů provozovatelů lodí. **Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy Unie mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž**

(3) V souvislosti s přechodem na **udržitelná obnovitelná** paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy EU, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů provozovatelů lodí, **zpravidla mezi 35 % a 53 % sazby za lodní přepravu zboží. Aby se zabránilo rozdílům v požadavcích na palivo mezi členskými státy Unie,** dostupnost obnovitelných paliv v námořních přístavech spadajících do

na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva. To může vést k úniku uhlíku a škodlivým účinkům na konkurenceschopnost tohoto odvětví, pokud dostupnost obnovitelných **a nízkouhlíkových** paliv v námořních přístavech spadajících do jurisdikce členského státu **není** doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny provozovatele lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvají z nich. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných **nízkouhlíkových** paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

jurisdikce členského státu **musí být** doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny provozovatele lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvají z nich. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.

Pozměňovací návrh

(3a) Námořní odvětví se vyznačuje silnou mezinárodní konkurencí a velké rozdíly v regulační zátěži mezi státy vlajky prohloubily nežádoucí praktiky, jako je výměna vlajky plavidel. Vnitřní globální povaha tohoto odvětví zdůrazňuje význam příznivého regulačního prostředí, které je předpokladem pro přilákání nových investic a zachování konkurenceschopnosti evropských přístavů, majitelů a provozovatelů lodí.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4

(4) Aby byl zajištěn účinek na všechny činnosti odvětví námořní dopravy, je vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na **část plaveb** mezi přístavem pod jurisdikcí členského státu a přístavem spadajícím do jurisdikce třetí země. Toto nařízení by se tedy mělo vztahovat na **polovinu energie spotřebované** lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu, na **polovinu energie spotřebované** lodí při plavbách z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu a na energii použitou u nábřeží v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. **Takové pokrytí podílu energie spotřebované lodí při příchozích i odchozích plavbách mezi Unií a třetími zeměmi zajišťuje účinnost tohoto nařízení, a to i zvýšením pozitivního dopadu takového rámce na životní prostředí.** Tento rámec **současně** omezuje riziko úhybných zastávek v přístavu a riziko přemístění překládkových činností mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy, rovné podmínky pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měla by pro všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech platit jednotná pravidla obsažená v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4 a (nový)

(4) Aby byl zajištěn účinek na všechny činnosti odvětví námořní dopravy, je vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na **všechny plavby** mezi přístavem pod jurisdikcí členského státu a přístavem spadajícím do jurisdikce třetí země. Toto nařízení by se tedy mělo vztahovat na **veškerou energii spotřebovanou** lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu, na **veškerou energii spotřebovanou** lodí při plavbách z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu a na energii použitou u nábřeží v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. Tento rámec omezuje riziko úhybných zastávek v přístavu a riziko přemístění překládkových činností mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy, rovné podmínky pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měla by pro všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech platit jednotná pravidla obsažená v tomto nařízení.

(4a) Nařízení o palivech v námořní dopravě by mělo být úzce sladěno a v souladu s návrhem nařízení XXXX-XXX (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva), návrhem revize směrnice 2003/87/ES (EU ETS), směrnicí XXXX-XXX (směrnice o obnovitelných zdrojích energie) a návrhem revize směrnice 2003/96/ES (směrnice o zdanění energie) s cílem zajistit soudržný legislativní rámec pro lodní ekosystém, který přispěje k masivnímu zvýšení výroby alternativních paliv, zajistí zavedení nezbytné infrastruktury a podpoří používání těchto paliv v neustále rostoucím podílu plavidel.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(5a) Je třeba poznamenat, že prahová hodnota 5000 hrubé prostornosti může mít v praxi nežádoucí nepříznivé účinky, neboť nemotivuje menší lodě ke snižování emisí a může vést k nahrazení lodi nad touto prahovou hodnotou několika menšími, což vede k nerovným podmínkám a negativnímu dopadu na emise CO₂ a životní prostředí.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6) Osobou nebo organizací odpovědnou za soulad s tímto nařízením by měla být lodní společnost definovaná jako vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který

(6) Osobou nebo organizací odpovědnou za soulad s tímto nařízením by měla být lodní společnost definovaná jako vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který

převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz a po převzetí takové odpovědnosti souhlasil s převzetím všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění.

Tato definice vychází z definice „společnosti“ v čl. 3 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757²¹ a je v souladu s globálním systémem sběru dat zavedeným v roce 2016 Mezinárodní námořní organizací (IMO). V souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ by lodní společnost mohla na základě smluvního ujednání vyvodit odpovědnost za náklady na dodržování předpisů podle tohoto nařízení u subjektu, který je přímo odpovědný za rozhodnutí ovlivňující intenzitu skleníkových plynů z energie používané lodí. Zpravidla by se jednalo o subjekt, který je zodpovědný za výběr paliva, trasy a rychlosti lodí.

²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) Aby se omezila administrativní zátěž, zejména zátěž menších provozovatelů, nemělo by se toto nařízení vztahovat na dřevěné lodě jednoduché

převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz a po převzetí takové odpovědnosti souhlasil s převzetím všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění.

Lodní společnost však není vždy odpovědná za nákup paliva nebo za přijímání provozních rozhodnutí, která ovlivňují intenzitu skleníkových plynů z energie používané lodí. Tyto odpovědnosti může na základě smluvního ujednání převzít jiný subjekt než lodní společnost. V takovém případě je třeba, aby v zájmu řádného provádění zásady „znečišťovatel platí“ a podpory využívání čistších paliv byla do těchto dohod zahrnuta závazná doložka za účelem přenesení nákladů podle tohoto nařízení, konkrétně sankcí souvisejících s nedostatečnou výkonností lodí, na tento subjekt a aby tato doložka stanovila, že subjekt odpovědný za provoz lodí uhradí lodní společnosti uložené sankce. V tomto ohledu znamená provoz lodí zejména určení přepravovaného nákladu, itineráře (včetně přístavu zastávk), směrování lodí a/nebo rychlosti lodí.

²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

Pozměňovací návrh

(7) Aby se omezila administrativní zátěž, zejména zátěž menších provozovatelů, nemělo by se toto nařízení vztahovat na dřevěné lodě jednoduché

konstrukce a lodě bez mechanického pohonu a zaměřit se na lodě s hrubou prostorností nad **5 000**. **Přestože tyto posledně jmenované lodě** představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení (EU) 2015/757, **jsou zodpovědné za 90 % emisí oxidu uhličitého (CO₂) z námořního odvětví.**

konstrukce a lodě bez mechanického pohonu a zaměřit se na lodě s hrubou prostorností nad **400, neboť lodě s hrubou prostorností nad 5 000** představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení (EU) 2015/757, **a to také za účelem zabránění pobídkám ke zneužívání systému stavbou menších lodí těsně pod prahovou hodnotou. Rozšíření této oblasti působnosti by mělo rovněž podpořit vývoj a používání technologických inovací pro lodě střední velikosti.**

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Vývoj a zavádění **nových** paliv a energetických řešení vyžaduje koordinovaný přístup k sladění nabídky a poptávky a zajištění vhodné distribuční infrastruktury. Zatímco současný evropský regulační rámec již částečně upravuje výrobu paliva směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001²² a jeho distribuci směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU²³, je také zapotřebí nástroj, který zajistí rostoucí úroveň poptávky po obnovitelných a **nízkouhlíkových námořních palivech.**

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2001, s. 82).

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014

Pozměňovací návrh

(8) Vývoj a zavádění **udržitelných** paliv z **obnovitelných zdrojů** a energetických řešení vyžaduje koordinovaný přístup k sladění nabídky a poptávky a zajištění vhodné distribuční infrastruktury. Zatímco současný evropský regulační rámec již částečně upravuje výrobu paliva směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001²² a jeho distribuci směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU²³, je také zapotřebí nástroj, který zajistí rostoucí úroveň poptávky po obnovitelných **námořních palivech a jejich dodávek jednotlivými dodavateli paliv, aby se zajistilo dostatečné pokrytí obnovitelnými námořními palivy.**

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2001, s. 82).

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014

o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku **nebo cíle týkající se uhlíkové náročnosti činností podporují** zlepšení energetické účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém horizontu **přinesly významný posun** směrem k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.

Pozměňovací návrh

(9) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku **mohou podporovat určitá** zlepšení energetické a provozní účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém horizontu **vedly k významnému přijetí provozních opatření a opatření pro energetickou účinnost ani k posunu** směrem k obnovitelným palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro **posílení provozních opatření a opatření pro energetickou účinnost, jakož i pro** zavádění obnovitelných námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) V souladu se zásadou „energetická účinnost v první řadě“ zaujímá toto nařízení integrovaný přístup a zavádí cíle pro energetickou účinnost tak, aby pro různé námořní činnosti bylo zapotřebí co nejméně energie, a navíc podporuje přechod na udržitelná paliva z obnovitelných zdrojů. Cíl snížení emisí na jednotku přepravního výkonu podniků majitele a komerční provozovatele lodí k zavádění dostupných provozních a energeticky účinných opatření podle jejich potřeb, jako je pomalá plavba, optimalizace rychlosti a plánování, větrný

pohon, protihnilobní nátěry, elektrifikace z obnovitelných zdrojů a skladování energie, ale také digitalizace a optimalizace logistiky. Pro dodržování tohoto nařízení je důležité nejen správně uvést do praxe pokyny k uplatňování zásady „energetická účinnost v první řadě“, ale také stimulovat energeticky účinnější zdroje energie nebo technologie pohonu pro využití energie na moři a u pobřeží.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech by měly být cílené a respektovat zásadu technologické neutrality. Měly by proto být stanoveny meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, aniž by bylo předepisováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie.

Pozměňovací návrh

(10) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných námořních palivech by měly být cílené a respektovat zásadu technologické neutrality. Měly by proto být stanoveny meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, aniž by bylo předepisováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie. ***Současně je třeba rozlišovat, aby se zejména vytvářely pobídky pro škálovatelná paliva s nulovými emisemi, která jsou potřebná k dosažení případného plného pokrytí trhu. Kromě toho se považují za vhodné zvláštní pobídky, které by podpořily rozšiřování a zavádění paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, jež mají hrát klíčovou úlohu při dekarbonizaci těch aplikací lodní dopravy, které nemají energeticky účinnější a udržitelnější alternativu založenou na obnovitelných zdrojích, jako je přímá elektrifikace založená na obnovitelných zdrojích nebo obnovitelné pohonné technologie.***

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) Měl by být podporován rozvoj a zavádění obnovitelných **a nízkouhlíkových** paliv s vysokým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a s vysokým potenciálem pro inovace a růst, aby byly splněny budoucí potřeby. To podpoří vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivy a v krátkodobém i dlouhodobém horizontu zajistí dostatečné dodávky udržitelných námořních paliv, což přispěje k ambicím Unie v oblasti dekarbonizace dopravy a současně podpoří úsilí Unie o dosažení vysoké úrovně ochrany životního prostředí. ***Za tímto účelem by měla být způsobilá udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, jakož i syntetická námořní paliva. Zásadní význam mají zejména udržitelná námořní paliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, která jsou v současnosti komerčně nejvyspělejší technologií pro dekarbonizaci námořní dopravy již v krátkodobém horizontu.***

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11) Měl by být podporován rozvoj a zavádění obnovitelných paliv s vysokým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a s vysokým potenciálem pro inovace a růst, aby byly splněny budoucí potřeby. To podpoří vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivy a v krátkodobém i dlouhodobém horizontu zajistí dostatečné dodávky udržitelných námořních paliv ***a obnovitelných pohonných technologií***, což přispěje k ambicím Unie v oblasti ***klimatu, energetiky a*** dekarbonizace dopravy a současně podpoří úsilí Unie o dosažení vysoké úrovně ochrany životního prostředí.

Pozměňovací návrh

(11a) Vodíková strategie EU^{1a} považuje lodní dopravu za jedno z hlavních odvětví pro rozšíření využívání udržitelných paliv z obnovitelného vodíku. Vzhledem k tomu, že lodní doprava musí soupeřit o omezené dodávky vodíku z obnovitelných zdrojů s jinými odvětvími, v nichž lze využít jiná, účinnější řešení, jako je přímá elektrifikace, měla by být zavedena další

opatření na podporu využívání obnovitelných paliv nebiologického původu v námořním odvětví, neboť je třeba je důkladně rozšířit, aby bylo možné dosáhnout nulových emisí z lodní dopravy do roku 2050.

1a COM(2020)0301.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11b) Komise v posouzení dopadů tohoto nařízení označila dodatečné pobídky pro syntetická paliva za důležitý prvek pro překlenutí cenového rozdílu mezi fosilními palivy a biopalivy. Komise uznává, že minimální kvóta pro syntetická paliva by měla příznivý dopad na inovace, lodní dopravu, loďařský průmysl a odvětví lodního zařízení. Tento inovační impuls je třeba uvolnit již před rokem 2030, aby se urychlilo snižování emisí skleníkových plynů a zachovala se kvalitní pracovní místa v evropském loďařství a souvisejících odvětvích. Zavedení kvóty může obecně zvýšit předvídatelnost regulačního rámce, a tím minimalizovat významnou překážku pro zavádění obnovitelných paliv nebiologického původu.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13) Tento přístup však musí být v námořním odvětví přísnější. Námořní

(13) Tento přístup však musí být v námořním odvětví přísnější. Námořní

odvětví má v současné době nevýznamnou úroveň poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin, protože více než 99 % v současnosti používaných námořních paliv je fosilního původu. Nezpůsobí paliv na bázi potravinářských a krmných plodin podle tohoto nařízení proto rovněž minimalizuje jakékoli riziko zpomalení dekarbonizace odvětví dopravy, které by jinak mohlo vyplývat z přesunu biopaliv z plodin ze silničního do námořního odvětví. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, protože silniční doprava v současnosti zůstává zdaleka nejvíce znečišťujícím odvětvím dopravy a námořní doprava v současné době využívá převážně paliva fosilního původu. Je proto vhodné zabránit vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin podporou jejich používání podle tohoto nařízení. Dodatečné emise skleníkových plynů a ztráta biologické rozmanitosti způsobené všemi druhy paliv na bázi krmných a potravinářských plodin proto vyžadují, aby tato paliva byla považována za paliva se stejnými emisními faktory jako v případě nejméně příznivého způsobu výroby.

odvětví má v současné době nevýznamnou úroveň poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin, protože více než 99 % v současnosti používaných námořních paliv je fosilního původu. Nezpůsobí paliv na bázi potravinářských a krmných plodin podle tohoto nařízení proto rovněž minimalizuje jakékoli riziko zpomalení dekarbonizace odvětví dopravy, které by jinak mohlo vyplývat z přesunu biopaliv z plodin ze silničního do námořního odvětví. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, protože silniční doprava v současnosti zůstává zdaleka nejvíce znečišťujícím odvětvím dopravy a námořní doprava v současné době využívá převážně paliva fosilního původu. Je proto vhodné zabránit vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech, biokapalinách a palivech z biomasy na bázi potravinářských a krmných plodin podporou jejich používání podle tohoto nařízení. Dodatečné emise skleníkových plynů a ztráta biologické rozmanitosti způsobené všemi druhy paliv na bázi krmných a potravinářských plodin proto vyžadují, aby tato paliva byla považována za paliva se stejnými emisními faktory jako v případě nejméně příznivého způsobu výroby *fosilních paliv. To platí i pro meziplodiny a destiláty palmových mastných kyselin, které jsou hlavním vedlejším produktem palmového oleje. Dovážená biopaliva musí splňovat evropská kritéria udržitelnosti stanovená ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie.*

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13a) Použitý kuchyňský olej může být udržitelným palivem vyráběným z odpadu. Ve třetích zemích však byly zaznamenány podvody s nelegálním označováním použitého kuchyňského oleje. Roční vyšetřování úřadu OLAF^{1a} ukazují na množství případů nelegálního vstupu bionafty ze světového trhu do EU, která je falešně označována za bionaftu získanou z použitého kuchyňského oleje. Vzhledem k mezinárodní povaze tohoto nařízení je prosazování a kontrola norem udržitelnosti doplňovaných biopaliv ještě obtížnější než u dovážených biopaliv. Komise by proto měla zhodnotit, zda by se mělo mít za to, že použitý kuchyňský olej má stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv.

Pozměňovací návrh 24

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13b) Aby se zabránilo podvodům při doplňování obnovitelného vodíku a paliv vyrobených z vodíku v mezinárodní dopravě a aby byl umožněn mezinárodní obchod s obnovitelným vodíkem, měla by EU urychlit práce na přípravě mezinárodních norem pro obnovitelný vodík a na spolehlivých systémech sledování, certifikace a ověřování obnovitelných paliv nebiologického původu.

Pozměňovací návrh 25

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14**

(14) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. Jasný a stabilní dlouhodobý regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový rámec by měl definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí do roku 2050. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných **a nízkouhlíkových námořních paliv**.

(14) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu **a rovněž dlouhá průměrná životnost lodí trvajících od 25 do 30 let** vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. **Zrychlující se klimatická krize zvyšuje význam opatření, která jsou v tomto odvětví v současnosti přijímána.** Jasný, **ambiciózní** a stabilní dlouhodobý regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový rámec by měl definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, **a to jak během plavby, tak u nábřeží**, do roku 2050. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných **námořních paliv. Je důležité zajistit pro odvětví právní jistotu a poskytnout mu dostatek času na dlouhodobé plánování a přípravu, jakož i zabránit uvíznutí aktiv. Případně budoucí přezkumy tohoto nařízení by měly tuto skutečnost náležitě zohlednit.**

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

(15) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory těchto paliv. Do metodiky

(15) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory těchto paliv, **mimo jiné na**

by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.

základě informací poskytnutých dodavateli lodních paliv v EU. Do metodiky by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako je vítr, **slunce** nebo elektřina, **jak na palubě, tak u nábřeží.**

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí

(17) Účinnost „well-to-wake“ u **obnovitelných a nízkouhlíkových** námořních paliv by měla být stanovena s použitím výchozích nebo skutečných a certifikovaných emisních faktorů pokrývajících emise „well-to-tank“ (od zdroje do nádrže) a „tank-to-wake“ (z nádrže do spotřebování). **Účinnost fosilních paliv** by však měla být hodnocena pouze pomocí standardních emisních faktorů, jak stanoví toto nařízení.

Pozměňovací návrh

(17) Účinnost „well-to-wake“ u **všech obnovitelných** námořních paliv by měla být stanovena s použitím výchozích nebo skutečných a certifikovaných emisních faktorů pokrývajících emise „well-to-tank“ (od zdroje do nádrže) a „tank-to-wake“ (z nádrže do spotřebování). **Fosilní paliva včetně fosilního plynu** by však měla být hodnocena pouze pomocí standardních emisních faktorů, jak stanoví toto nařízení.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

(18) Komplexní přístup ke všem nejdůležitějším emisím skleníkových plynů (CO₂, CH₄ a N₂O) je nezbytný pro podporu využívání zdrojů energie s celkově nižší stopou skleníkových plynů. Aby se zohlednil potenciál globálního oteplování v případě methanu a oxidů dusíku, **měl** by být **limit stanovený** tímto nařízením **vyjádřen** jako „ekvivalent CO₂“.

Pozměňovací návrh

(18) Komplexní přístup ke všem nejdůležitějším emisím skleníkových plynů (CO₂, CH₄ a N₂O), **včetně dopadu emisí černého uhlíku na klima**, je nezbytný pro podporu využívání zdrojů energie s celkově nižší stopou skleníkových plynů. Aby se zohlednil potenciál globálního oteplování v případě methanu, oxidů dusíku **a černého uhlíku**, **měla** by být **referenční hodnota a limity stanovené** tímto nařízením **vyjádřeny** jako „ekvivalent CO₂“.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18a) Podle 6. hodnotící zprávy Mezivládního panelu pro změnu klimatu^{1a} hrozí, že svět v příštích 20 letech překročí hranici 1,5 °C. Proto je vhodné vypočítávat potenciál globálního oteplování metanu, černého uhlíku a oxidu dusného v časovém horizontu 20 let, aby nedošlo k podcenění skutečného krátkodobého vlivu na globální oteplování.

1a Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC), 2021: Změna klimatu v roce 2021: Základ fyzikální vědy. Příspěvek pracovní skupiny I k šesté hodnotící zprávě Mezivládního panelu pro změnu klimatu.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18b) Černý uhlík je látka znečišťující ovzduší i znečišťující látka s krátkou životností ovlivňující klima, vzniká spolu s pevnými částicemi (PM) při spalování a má výrazný vliv na globální oteplování. Ve sdělení z října 2021^{1a} se EU zavázala, že „v souladu s našimi cíli Zelené dohody pro Evropu a balíčkem „Fit for 55“ bude EU hrát vůdčí roli v úsilí o vytvoření lodní dopravy s nulovými emisemi a nulovým znečištěním v Severním ledovém oceánu“.

^{1a} Společné sdělení Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

(19) Využívání obnovitelných zdrojů energie a alternativního pohonu, jako je větrná a sluneční energie, výrazně snižuje intenzitu skleníkových plynů z celkové spotřeby energie lodí. **Obtížnost přesného měření a kvantifikace** těchto zdrojů energie **(přerušovanost využívání energie, přímý přenos jako pohon atd.) by neměla bránit jejich zohlednění v celkovém objemu energie spotřebované lodí prostřednictvím odhadu jejich příspěvku k energetické bilanci lodí.**

Pozměňovací návrh

(19) Využívání obnovitelných zdrojů energie a alternativního pohonu, jako je větrná a sluneční energie, výrazně snižuje intenzitu skleníkových plynů z celkové spotřeby energie lodí. **Řešení pro přesné měření a kvantifikaci** těchto zdrojů energie, **jako jsou palubní senzory a software pro vyhodnocování podmínek na trase, jsou stále dostupnější. Příspěvek obnovitelných zdrojů energie a alternativních pohonů k celkové energetické bilanci lodí by proto měl být zaznamenáván a zohledňován co nejpřesněji pomocí nejlepších dosud dostupných měřicích prostředků, nebo pokud se ukáže, že toto není technicky možné, pomocí nejlepších dostupných odhadů. MEPC.1/Circ.896 Mezinárodní námořní organizace (IMO) například poskytuje pokyny pro zacházení s inovativními technologiemi energetické účinnosti, včetně odhadu energie z větrného pohonu.**

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí

(20) Pro pobřežní oblasti a přístavní města je významným problémem znečištění ovzduší způsobené loděmi (oxidy síry, oxidy dusíku a částice) u

Pozměňovací návrh

(20) Pro pobřežní oblasti a přístavní města je významným problémem znečištění ovzduší způsobené loděmi (oxidy síry, oxidy dusíku a částice) u

nábřeží. Proto by měly být uloženy konkrétní a přísné povinnosti týkající se snížení emisí z lodí u nábřeží, které během pobytu v přístavu odebírají energii ze svých motorů. Podle údajů shromážděných v rámci nařízení (EU) 2015/757 v roce 2018 jsou osobní lodě a kontejnerové lodě kategoriemi lodí, které produkují nejvyšší množství emisí na loď u nábřeží. Emise z těchto kategorií lodí by proto měly být řešeny jako prioritní.

nábřeží *s odhadovaným ročním dopadem v podobě více než 50 000 úmrtí ročně v Unii*. Proto by měly být uloženy konkrétní a přísné povinnosti týkající se snížení emisí z lodí u nábřeží, které během pobytu v přístavu odebírají energii ze svých motorů *s vnitřním spalováním*. Podle údajů shromážděných v rámci nařízení (EU) 2015/757 v roce 2018 jsou osobní lodě a kontejnerové lodě kategoriemi lodí, které produkují nejvyšší množství emisí na loď u nábřeží. Emise z těchto kategorií lodí by proto měly být řešeny jako prioritní *a velice záhy by měla následovat opatření a cíle k řešení emisí ze všech zbývajících lodí, aby se zlepšila kvalita ovzduší v pobřežních oblastech a přístavních městech, jelikož tyto lodě představují pouze 40 % emisí u nábřeží. V zájmu lepší ochrany lidského zdraví a životního prostředí by měla být oblast působnosti rozšířena na další typy lodí.*

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(20a) Vzhledem k tomu, že se jedná o druhého největšího přispěvatele k oteplování klimatu způsobenému loděmi, měla by být do tohoto nařízení zahrnuta opatření na snížení černého uhlíku, aby se co nejdříve řešilo znečištění ovzduší i změny klimatu. Stanovení přísné intenzity emisí skleníkových plynů a cíle provozní a energetické účinnosti pomůže snížit emise CO₂ i černého uhlíku. Jelikož však realizace těchto cílů bude vyžadovat čas, je třeba přijmout další opatření, která by přednostně řešila uvolňování černého uhlíku v blízkosti nebo poblíž Arktidy. Proto by všechny lodě, na které se vztahuje toto nařízení a které proplouvají Arktidou, měly mít povinnost používat pouze destiláty nebo obnovitelná paliva

nebo metody pohonu s nulovými emisemi.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(21) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou. Vzhledem k rostoucímu podílu obnovitelných zdrojů v skladbě elektřiny v EU představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je k dispozici lodím u nábřeží. Zatímco směrnice 2014/94/EU (směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva – AFID) zahrnuje pouze ustanovení o přípojných bodech pro dodávky elektřiny z pevniny, poptávka po této technologii a v důsledku toho i její nasazení zůstávají omezené. Proto by měla být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny nejvíce znečišťujícími loděmi.

Pozměňovací návrh

(21) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi **u nábřeží** a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou **u nábřeží**. Vzhledem k rostoucímu podílu obnovitelných zdrojů v skladbě elektřiny v EU představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je k dispozici lodím u nábřeží. Zatímco směrnice 2014/94/EU (směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva – AFID) zahrnuje pouze ustanovení o přípojných bodech pro dodávky elektřiny z pevniny, **současně však osvobozuje přístavy od povinnosti nabízet přípojné body pro dodávky elektřiny z pevniny, pokud po nich není poptávka**, poptávka po této technologii a v důsledku toho i její nasazení zůstávají omezené. Proto by měla být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny nejvíce znečišťujícími loděmi, **příčemž směrnice 2014/94/EU by měla zajistit, aby přístavy zaváděly infrastrukturu s nulovými emisemi a zabránily závislosti na fosilních palivech v infrastruktuře. V rámci tohoto nařízení bude nutné stanovit souběžnou povinnost přístavů zajistit potřebnou infrastrukturu, a to i proto, aby se zabránilo nekalé soutěži mezi přístavy. V případě nesplnění závazku by měly přístavy platit sankce.**

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Kromě dodávek elektřiny z pevniny mohou v přístavech ekvivalentní výhody pro životní prostředí být schopny nabídnout i jiné technologie. Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny, měla by být loď od využívání dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.

Pozměňovací návrh

(22) Kromě dodávek elektřiny z pevniny mohou v přístavech ekvivalentní výhody pro životní prostředí být schopny nabídnout i jiné technologie, **například obnovitelné instalace na palubě, baterie a výměna baterií**. Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny **v souvislosti se snížením znečištění ovzduší a emisí skleníkových plynů**, měla by být loď od využívání dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(24) Výjimky v případě **nedostupnosti nebo** nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by **měly být omezeny** poté, co provozovatelé lodí a přístavů měli dostatek času na provedení nezbytných investic, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. **Od roku 2035 by provozovatelé lodí měli pečlivě plánovat zastávky v přístavu**, aby **se ujistili**, že budou moci vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů u nábřeží a ohrožování životního prostředí v pobřežních oblastech a přístavních městech. Omezený počet výjimek v případě nedostupnosti **nebo nekompatibility** dodávek elektřiny z pevniny by měl být zachován, aby byla zajištěna možnost příležitostných změn plánů zastávek v přístavu **a zastávek v přístavu s nekompatibilním zařízením** na poslední chvíli.

Pozměňovací návrh

(24) Výjimky v případě nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by **se neměly uplatňovat** poté, co provozovatelé lodí a přístavů měli dostatek času na provedení nezbytných investic, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. **Přístavy by měly vybavit svá kotviště a majitele lodí svá plavidla elektrickými zařízeními, která splňují platné normy, aby byla zajištěna plná kompatibilita těchto systémů. Od roku 2030 by provozovatelé lodí měli zajistit**, že budou moci vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů u nábřeží a ohrožování životního prostředí **a lidského zdraví** v pobřežních oblastech a přístavních městech. Omezený počet výjimek v případě nedostupnosti dodávek elektřiny z pevniny by měl být zachován, aby byla zajištěna možnost příležitostných změn plánů zastávek

v přístavu na poslední chvíli.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(24a) Snížení množství látek znečišťujících ovzduší má velký význam pro lidské zdraví, ale technická řešení, jako jsou systémy pro čištění výfukových plynů, by neměla vést k přesměrování znečištění. Vypouštění odpadu ze systémů pro čištění výfukových plynů může zatěžovat přímé prostředí lodních cest a lze mu předejít řádnou likvidací v přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(24b) Při provádění tohoto nařízení by měly být zohledněny různé modely správy přístavů v celé Unii.

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(24c) Koordinace mezi přístavy a provozovateli lodí má zásadní význam pro zajištění plynulých postupů připojení k pobřežní energii v přístavech. Provozovatelé lodí by měli informovat přístavy, do nichž připlouvají, o svých

záměrech připojit se k pobřežní energii a o svých potřebách v oblasti energie během dané zastávky, zejména pokud překračují odhadované potřeby pro tuto kategorii lodí.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí

(25) Toto nařízení by mělo zavést spolehlivý systém monitorování, vykazování a ověřování, aby bylo možné sledovat dodržování jeho ustanovení. Takový systém by se měl uplatňovat nediskriminačním způsobem na všechny lodě a vyžadovat ověření třetí stranou, aby byla zajištěna přesnost údajů předložených v rámci tohoto systému. Aby se usnadnilo dosažení cíle tohoto nařízení, měly by být v případě potřeby k ověření souladu s tímto nařízením použity veškeré údaje, které již byly nahlášeny pro účely nařízení (EU) 2015/757, aby se omezila administrativní zátěž uložená společností, ověřovatelům a *námořním* orgánům.

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí

(26) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie používané na palubě plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě *nebo přítomnosti* technologií podporovaných větrem, s cílem prokázat

Pozměňovací návrh

(25) Toto nařízení by mělo zavést spolehlivý *a transparentní* systém monitorování, vykazování a ověřování, aby bylo možné sledovat dodržování jeho ustanovení. Takový systém by se měl uplatňovat nediskriminačním způsobem na všechny lodě a vyžadovat ověření třetí stranou, aby byla zajištěna přesnost údajů předložených v rámci tohoto systému. Aby se usnadnilo dosažení cíle tohoto nařízení, měly by být v případě potřeby k ověření souladu s tímto nařízením použity veškeré údaje, které již byly nahlášeny pro účely nařízení (EU) 2015/757, aby se omezila administrativní zátěž uložená společností, ověřovatelům, *námořním a správním* orgánům.

Pozměňovací návrh

(26) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie používané na palubě plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě, *technické specifikaci* technologií podporovaných větrem *nebo jakýchkoliv*

dodržování meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a proces ověřování ověřovateli, měly by společnosti podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757 dokumentovat předpokládanou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v monitorovacím plánu. Monitorovací plán a případně jeho následné úpravy by měly být předloženy ověřovateli.

jiných alternativních zdrojů energie přítomných na palubě, včetně započítání energie, kterou poskytují, s cílem prokázat dodržování meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a proces ověřování ověřovateli, měly by společnosti podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757 dokumentovat předpokládanou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v monitorovacím plánu. Monitorovací plán a případně jeho následné úpravy by měly být předloženy ověřovateli.

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí

(27) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných ***a nízkouhlíkových*** paliv, u nichž se očekává, že budou používána v námořním odvětví, má zásadní význam certifikace paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku měla vycházet z pravidel stanovených směrnicí (EU) 2018/2001. Tento přístup certifikace by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenou směrnicí nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou

Pozměňovací návrh

(27) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných paliv, u nichž se očekává, že budou používána v námořním odvětví, má zásadní význam certifikace paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku měla vycházet z pravidel stanovených směrnicí (EU) 2018/2001. Tento přístup certifikace by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenou směrnicí nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou být hodnoty

být hodnoty certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001 (pro hodnoty „well-to-tank“) nebo pomocí laboratorních zkoušek či přímých měření emisí („tank-to-wake“).

certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001 (pro hodnoty „well-to-tank“) nebo pomocí laboratorních zkoušek či přímých měření emisí („tank-to-wake“).

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí

(28) Ověření akreditovanými ověřovateli by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společnostmi a soulad s tímto nařízením. V zájmu zajištění nestrannosti by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008²⁴.

²⁴ 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 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008).

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29

Pozměňovací návrh

(28) Ověření akreditovanými ověřovateli by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společnostmi a soulad s tímto nařízením. V zájmu zajištění nestrannosti **a účinnosti** by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008^{23a,24}, které nad těmito subjekty rovněž vykonávají dohled.

^{23a} **Příslušný správní orgán je definován v tomto nařízení a stanoví sankce, které platí společnostem za porušení předpisů.**

²⁴ 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 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008).

(29) Na základě údajů a informací monitorovaných a vykazovaných společnostmi by ověřovatelé měli vypočítat a stanovit roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí a bilanci lodí s ohledem na stanovené meze, včetně případného přebytku nebo deficitu, jakož i dodržování požadavků na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatel by měl tyto informace oznámit dotčené společnosti. Pokud je ověřovatelem stejný subjekt jako ověřovatel pro účely nařízení (EU) 2015/757, lze toto oznámení provést společně se zprávou o ověření podle uvedeného nařízení. Tyto informace by pak měla dotčená společnost oznámit Komisi.

(29) Na základě údajů a informací monitorovaných a vykazovaných společnostmi by ověřovatelé měli vypočítat a stanovit roční průměrnou intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí a bilanci lodí s ohledem na stanovené meze, včetně případného přebytku nebo deficitu, jakož i dodržování požadavků na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatel by měl ***také každý rok zvlášť sečíst každý druh paliva nebo energie spotřebované u nábřeží a na moři, včetně každého spotřebovaného náhradního zdroje energie, jako je elektřina, větrná nebo solární energie. Ověřovatel by měl*** tyto informace oznámit ***a předat*** dotčené společnosti. Pokud je ověřovatelem stejný subjekt jako ověřovatel pro účely nařízení (EU) 2015/757, lze toto oznámení provést společně se zprávou o ověření podle uvedeného nařízení. Tyto informace by pak měla dotčená společnost oznámit Komisi.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

(30) Komise by měla zřídit elektronickou databázi, která bude ***zaznamenávat*** výkonnost každé lodě ***pro účely souladu s tímto nařízením***, a ***zajistit její fungování***. Aby se usnadnilo podávání zpráv a omezila administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a další uživatele, měla by tato elektronická databáze vycházet ze stávajícího modulu THETIS-MRV a zohlednit možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.

(30) Komise by měla zřídit ***centrálně řízenou*** elektronickou databázi, která bude ***registrovat*** výkonnost každé lodě ***a zajišťovat její soulad s jednotlivými ustanoveními tohoto nařízení, jakož i shromažďovat údaje o využití energie, sankcích, flexibilitě a výjimkách a jakékoli další relevantní informace související s nařízením***. Aby se usnadnilo podávání zpráv a omezila administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a další uživatele, měla by tato elektronická databáze vycházet ze stávajícího modulu THETIS-MRV a zohlednit možnost

opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757. *Údaje vložené do databáze by měly být srovnatelné a měly by být veřejně dostupné v otevřeném formátu, aby široká veřejnost a zejména občanská společnost a vědecká obec mohly sledovat ekologické změny v námořním odvětví.*

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení Bod odůvodnění 32

Znění navržené Komisí

(32) Aby se zabránilo technologickému ustrnutí a nadále podporovalo nasazení nejúčinnějších řešení, mělo by být společnostem umožněno sdružovat výsledky *různých* lodí a využívat možné nadprůměrné výsledky jedné lodi ke kompenzaci nedostatečné výkonnosti jiné lodi. To vytváří možnost odměňovat nadprůměrné výsledky při dosahování souladu a *stimuluje* investice do pokročilejších technologií. Možnost sdružování bilancí souladu by měla zůstat dobrovolná a podléhat souhlasu příslušných společností.

Pozměňovací návrh

(32) Aby se zabránilo technologickému ustrnutí a nadále podporovalo nasazení *energeticky* nejúčinnějších a *nejudržitelnějších* řešení *v oblasti obnovitelných zdrojů energie*, mělo by být společnostem umožněno sdružovat výsledky lodí a využívat možné nadprůměrné výsledky jedné lodi ke kompenzaci nedostatečné výkonnosti jiné lodi. To vytváří možnost odměňovat nadprůměrné výsledky při dosahování souladu a *pobídky pro* investice do pokročilejších technologií. Možnost sdružování bilancí souladu by měla zůstat dobrovolná a podléhat souhlasu příslušných společností.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí

(33) Dokument o souladu (dále též „osvědčení o shodě FuelEU“) vydaný ověřovatelem podle postupů stanovených tímto nařízením by měl být uchováván na palubách lodí jako důkaz o dodržování mezi intenzity skleníkových plynů z

Pozměňovací návrh

(33) Dokument o souladu (dále též „osvědčení o shodě FuelEU“) vydaný ověřovatelem podle postupů stanovených tímto nařízením by měl být uchováván na palubách lodí jako důkaz o dodržování mezi intenzity skleníkových plynů z

energie používané na palubě lodi a o souladu s požadavky na využívání dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatelé by měli o vydání těchto dokumentů informovat Komisi.

energie používané na palubě lodi a o souladu s požadavky na využívání **paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a využívání** dodávek elektřiny z pevniny u nábřeží. Ověřovatelé by měli o vydání těchto dokumentů informovat Komisi. **Přístavní orgány by měly zkontrolovat osvědčení všech lodí spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení, které vplují do jejich přístavů.**

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení Bod odůvodnění 35

Znění navržené Komisí

(35) Aniž je dotčena možnost dosáhnout souladu prostřednictvím ustanovení o flexibilitě a sdružování, podléhají lodě, které nesplňují meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě, sankci s odrazujícím účinkem. Sankce by měla být úměrná míře nesouladu a měla by eliminovat jakoukoli ekonomickou výhodu plynoucí z nesouladu, a zachovat tak v tomto odvětví rovné podmínky. Měla by být **založena na množství obnovitelného a nízkouhlíkového paliva, které měly lodě použít ke splnění požadavků nařízení, a na nákladech na ně.**

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení Bod odůvodnění 36

Znění navržené Komisí

(36) Sankce uložená za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky, by měla být úměrná nákladům na používání elektřiny a na dostatečné úrovni, aby odrazovala od využívání více

Pozměňovací návrh

(35) Aniž je dotčena možnost dosáhnout souladu prostřednictvím ustanovení o flexibilitě a sdružování, podléhají lodě, které nesplňují meze roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě, sankci s odrazujícím účinkem. Sankce by měla být úměrná míře nesouladu a měla by eliminovat jakoukoli ekonomickou výhodu plynoucí z nesouladu, a zachovat tak v tomto odvětví rovné podmínky. Měla by být **alespoň dvakrát vyšší než rozdíl mezi cenou paliva používaného lodí a množstvím a cenou nákladově nejefektivnějšího obnovitelného paliva.**

znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawattch a vynásobeném pevnou sankcí v EUR za hodinu setrvání u nábřeží. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na dodávky elektřiny z pevniny v Unii by tato sazba měla vycházet z průměrné ceny elektřiny v EU pro spotřebitele mimo domácnosti vynásobené dvěma, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic.

znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawattch a vynásobeném pevnou sankcí v EUR za hodinu setrvání u nábřeží. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na dodávky elektřiny z pevniny v Unii by tato sazba měla vycházet z **nejaktuálnější** průměrné ceny elektřiny v EU **v okamžiku uložení sankce** pro spotřebitele mimo domácnosti vynásobené dvěma, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic. ***Pokud se loď nemůže připojit k dodávce elektřiny z pevniny z důvodu nedostatečné a nevhodné infrastruktury, měl by sankce zaplatit přístav.***

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí

(37) Výnosy z platby sankcí by měly být použity na podporu distribuce a využívání obnovitelných **a nízkouhlíkových** paliv v námořním odvětví a na pomoc provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do **inovačního** fondu **uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES**.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení Bod odůvodnění 37 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(37) Výnosy z platby sankcí by měly být použity **výlučně** na podporu distribuce a využívání obnovitelných paliv v námořním odvětví a na pomoc provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do fondu **pro oceány stanoveného ve směrnici 2003/87/ES**.

(37a) Prohlubování dovedností a změna

kvalifikace pracovníků v odvětví lod'ářství a námořních technologií má i nadále zásadní význam, zejména pokud jde o ekologické a digitální dovednosti. Pakt EU pro dovednosti v tomto odvětví by měl zajistit, aby zúčastněné strany, včetně zaměstnavatelů, odborů, univerzit a poskytovatelů odborného vzdělávání, mohly připravovat pracovníky na technologické změny budoucnosti a zajistit, aby žádný pracovník ani region nezůstal opomenut.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 37 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(37b) Kvalitní sociální dialog na všech úrovních a dodržování směrnice EU o evropské radě zaměstnanců^{1a} mají zásadní význam pro dosažení spravedlivého přechodu k inovativnímu námořnímu průmyslu s kvalitními pracovními místy.

^{1a} Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/38/ES ze dne 6. května 2009 o zřízení evropské rady zaměstnanců.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(39) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, výpočet výše sankcí a odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU, měly by tyto společnosti mít

(39) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, **soubor informací pro** výpočet výše sankcí a odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU, měly by tyto

právo požádat o přezkoumání takových opatření příslušný orgán v členském státě, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na základní právo na účinný opravný prostředek zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány a řídicími orgány přístavu podle tohoto nařízení měla podléhat soudnímu přezkumu vedenému v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu.

společnosti mít právo požádat o přezkoumání takových opatření příslušný orgán v členském státě, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na základní právo na účinný opravný prostředek zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány a řídicími orgány přístavu podle tohoto nařízení měla podléhat soudnímu přezkumu vedenému v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu.

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení Bod odůvodnění 40

Znění navržené Komisí

(40) Za účelem zachování rovných podmínek prostřednictvím účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu seznamu emisních faktorů „well-to-wake“, změnu seznamu použitelných technologií s nulovými emisemi nebo kritérií pro jejich použití, **stanovení pravidel pro provádění laboratorních zkoušek a přímých měření emisí, úpravu sankčního koeficientu, akreditaci ověřovatelů a podmínky platby sankcí**. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se

Pozměňovací návrh

(40) Za účelem zachování rovných podmínek prostřednictvím účinného fungování tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu seznamu emisních faktorů „well-to-wake“, změnu seznamu použitelných technologií s nulovými emisemi nebo kritérií pro jejich použití, **úpravu sankčního koeficientu, sankce pro přístavy, akreditaci ověřovatelů, podmínky platby sankcí a stanovení systému označování lodí z hlediska vlivu na životní prostředí**. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se

věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 41 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(41a) Evropská komise a všechny členské státy EU podpořily ve Výboru IMO pro ochranu námořního prostředí prohlášení, které bere na vědomí analýzu Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) týkající se antropogenního globálního oteplování v důsledku minulých a současných emisí a s ohledem na současné trendy popsané ve zprávách IPCC uznává, že dosažení nulových emisí skleníkových plynů v mezinárodní námořní dopravě do roku 2050 je nezbytné pro zachování dosažitelnosti cílů Pařížské dohody v oblasti omezení nárůstu teploty^{1a}.

^{1a} MEPC 77/WP.1/Rev.1

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví je upřednostňován globální přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by mohl být z důvodu širší působnosti považován za **účinnější**. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace by Komise měla sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení

(42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví je upřednostňován globální, **podobně účinný a ambiciózní** přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by mohl být z důvodu širší působnosti považován za **řešení s větším dopadem**. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace by Komise měla sdílet příslušné informace

s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem je případně sladit s mezinárodními pravidly.

o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy *směřující ke zvýšení ambicí a usnadnění mezinárodního rozšíření využívání obnovitelných námořních paliv a potřebné infrastruktury v přístavech*. Dojde-li k dohodě o *podobně účinném a ambiciózním* globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem je případně sladit s mezinárodními pravidly *tak, aby nedošlo ke snížení cílů*.

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 42 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(42a) Dekarbonizace námořní dopravy by měla zahrnovat zřízení nízkoemisních zón – oblasti regulace emisí oxidů síry (SECA) a oblasti regulace emisí oxidů dusíku (NECA), jak o tom rozhodly smluvní strany Barcelonské úmluvy ve Středomoří v roce 2021 a jak je naplánováno, že vstoupí v platnost 1. ledna 2025 po schválení rezolucí Výboru pro ochranu mořského prostředí Mezinárodní námořní organizace. Rozšíření oblastí SECA a NECA by se mělo uplatnit na všechna evropská moře, zejména Středozemní moře, které čelí chronickým zdrojům znečištění, jež má negativní dopad na lidské zdraví a mořskou biologickou rozmanitost.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 42 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(42b) *Snaha o snížení skleníkových plynů a zvýšení pohlcování uhlíku v celosvětovém měřítku je globální záležitostí, a proto by EU měla na mezinárodních fórech, jako jsou nadcházející summity UNFCCC COP27 a COP28, vybízet mezinárodní partnery, aby rovněž přijali další závazky ke snížení skleníkových plynů a zvýšení pohlcování uhlíku.*

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení Bod odůvodnění 42 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(42c) *Prohlášení z Clydebanku o zelených námořních koridorech představuje vítanou mezinárodní iniciativu, která má usnadnit budování infrastruktury pro obnovitelná paliva na mezinárodních námořních trasách. Jelikož by se tak mohl vytvořit předpoklad pro úplnou dekarbonizaci všech plaveb směřujících do přístavů EU, měly by se Komise a členské státy EU zasadit o rychlé a ambiciózní praktické uplatňování této iniciativy a její rozšíření.*

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení Bod odůvodnění 42 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(42d) *V zájmu zajištění rovných podmínek na mezinárodní úrovni a maximalizace ekologické vyváženosti právních předpisů o obnovitelných palivech by Evropská komise a členské státy měly v rámci IMO a dalších mezinárodních organizací podporovat*

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí

(43) Využívání obnovitelných **a nízkouhlíkových** paliv a náhradních zdrojů energie loděmi připlouvajícími do přístavů pod jurisdikci členského státu v rámci Unie nebo z nich odplouvajících není cílem, kterého by členské státy mohly dostatečně dosáhnout, aniž by riskovaly zavedení překážek na vnitřním trhu a narušení hospodářské soutěže mezi přístavy a mezi provozovateli námořní dopravy. Tohoto cíle lze lépe dosáhnout zavedením jednotných pravidel na úrovni Unie, která vytvářejí ekonomické pobídky pro provozovatele námořní dopravy, aby nadále nerušeně pokračovali ve své činnosti a zároveň plnili povinnosti týkající se využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Unie tudíž může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení Bod odůvodnění 43 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(43) Využívání obnovitelných paliv a náhradních zdrojů energie loděmi připlouvajícími do přístavů pod jurisdikci členského státu v rámci Unie nebo z nich odplouvajících není cílem, kterého by členské státy mohly dostatečně dosáhnout, aniž by riskovaly zavedení překážek na vnitřním trhu a narušení hospodářské soutěže mezi přístavy a mezi provozovateli námořní dopravy. Tohoto cíle lze lépe dosáhnout zavedením jednotných pravidel na úrovni Unie, která vytvářejí ekonomické pobídky pro provozovatele námořní dopravy, aby nadále nerušeně pokračovali ve své činnosti a zároveň plnili povinnosti týkající se využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Unie tudíž může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

(43a) Komise by měla zajistit provádění a dostupnost nástrojů pro spolupráci a výměnu osvědčených postupů pro odvětví

námořní dopravy, jak je definováno v „Pokynech pro zlepšování právní úpravy“ 1a. Je nezbytné, aby předpisy zavedené v rámci iniciativy Fit For 55 – Zelená dohoda pro Evropu, EU ETS – a také evropského Nástroje pro oživení a odolnost byly soudržné a propojovaly subjekty z námořního odvětví, aby se EU stala mistrem v oblasti ekologických lodí.

1a Pracovní dokument útvarů Komise, Pokyny ke zlepšování právní úpravy, SWD(2021)305 final, Evropská komise, Brusel.

Odůvodnění

Nástroje pro spolupráci a výměnu osvědčených postupů, jako jsou například odvětvové cestovní mapy, by mohly pomoci tomuto odvětví rychleji provádět nová ustanovení nařízení, a tím snižovat emise.

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 43 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(43b) Vzhledem k tomu, že je důležité řešit zvláštní potřeby ostrovů a odlehlých oblastí, a s ohledem na zajištění propojenosti by měla být v odvětví námořní kabotáže v osobní dopravě poskytnuta flexibilita, jak je stanoveno v nařízení Rady (EHS) č. 3577/92, aby bylo možné přizpůsobit se režimu, aniž by byla ohrožena stávající úroveň dopravních služeb.

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 43 c (nový)

(43c) Úspěšný přechod na bezemisní a ekologické lodě vyžaduje překonání izolovaného přístupu a zavedení integrovaného přístupu k podpoře inovativních opatření pro ekologičtější lodě v souladu s dalšími evropskými právními předpisy, jako jsou nařízení o monitorování, vykazování a ověřování nebo nařízení o systému EU ETS. Jedná se například o konstrukci trupu, nové motory a udržitelná alternativní paliva, větrný pohon a provozní opatření, která lze v krátkodobém horizontu zavést ke snížení spotřeby paliva, a tím i emisí, jako je snížení rychlosti nebo lepší plánování trasy. Snížení rychlosti, také označováno jako pomalá plavba, bylo v letech 2006 až 2012 testováno v širokém měřítku z důvodu prudkého nárůstu cen paliva: snížení rychlosti o 10 % vedlo ke snížení spotřeby paliva o přibližně 19 %^{1a} a k odpovídajícímu snížení emisí.

^{1a} Dopad mezinárodní lodní dopravy na kvalitu ovzduší a klima v Evropě, Evropská agentura pro životní prostředí, technická zpráva č. 4/2013.

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. -a (nové)

-a) snížení emisí skleníkových plynů na jednotku přepravního výkonu v průměru napříč flotilou lodí provozovaných stejnou společností, která připlouvá do přístavů pod jurisdikcí členského státu, zdržuje se v těchto přístavech nebo z nich odplouvá;

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi připlouvající do přístavů pod jurisdikcí členského státu, zdržující se v těchto přístavech nebo z nich odplouvající **a**

Pozměňovací návrh

a) mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi připlouvající do přístavů pod jurisdikcí členského státu, zdržující se v těchto přístavech nebo z nich odplouvající;

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) povinnost používat destiláty, udržitelná obnovitelná paliva nebo technologie s nulovými emisemi pro energii používanou loděmi plujícími Arktidou a připlouvajícími do přístavů v jurisdikci členského státu, zdržujícími se v nich nebo z nich odplouvajícími;

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ab) povinnost používat podíl obnovitelných paliv nebiologického původu na palubě lodi připlouvající do přístavů pod jurisdikcí členského státu, zdržující se v těchto přístavech nebo z nich odplouvající;

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) **povinnost** využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, a to s cílem zvýšit důsledné využívání obnovitelných **a nízkouhlíkových** paliv a náhradních zdrojů energie v celé Unii a současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu.

Pozměňovací návrh

b) **povinnost** využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu, a to s cílem zvýšit důsledné využívání obnovitelných paliv a náhradních zdrojů energie v celé Unii a současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu.

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1

Znění navržené Komisí

a to s cílem zvýšit důsledné využívání obnovitelných **a nízkouhlíkových** paliv a náhradních zdrojů energie v celé Unii a současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu.

Pozměňovací návrh

a to s cílem zvýšit **energetickou účinnost provozu lodní dopravy a** důsledné využívání obnovitelných paliv a náhradních zdrojů energie **a nahradit fosilní paliva v odvětví námořní dopravy v celé Unii v souladu s cílem Unie dosáhnout klimatické neutrality nejpozději do roku 2050 a s cíli Pařížské dohody a** současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu.

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – věta

Znění navržené Komisí

Toto nařízení se vztahuje na všechny lodě

Pozměňovací návrh

Toto nařízení se vztahuje na **dodavatele**

s hrubou prostorností **větší než 5 000**, bez ohledu na jejich vlajku, pokud jde o:

lodního paliva a na všechny lodě s hrubou prostorností **400 a větší**, bez ohledu na jejich vlajku, pokud jde o:

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) **polovinu energie použité** při plavbách z přístavu nebo do přístavu určené pod jurisdikcí členského státu, pokud poslední nebo další přístav určený spadá do jurisdikce třetí země.

Pozměňovací návrh

c) **veškerou energii použitou** při plavbách z přístavu nebo do přístavu určené pod jurisdikcí členského státu, pokud poslední nebo další přístav určený spadá do jurisdikce třetí země.

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) **veškerou energii použitou při plavbách Arktidou z přístavu nebo do přístavu určené pod jurisdikcí členského státu;**

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Plavby lodí s hrubou prostorností od 400 do 5 000, které jsou provozovány ve vnitrostátních pobřežních vodách členského státu a jejichž maximální nepřerušovaná doba provozu nepřesahuje 72 hodin, jsou osvobozeny od příspěvku na dosažení cílů uvedených v člácích 4 a 4a.

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) „emisemi skleníkových plynů“
uvolňování oxidu uhličitého (CO₂),
methanu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do
atmosféry;

Pozměňovací návrh

a) „emisemi skleníkových plynů“
uvolňování oxidu uhličitého (CO₂),
methanu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do
atmosféry **a přímé radiační působení emisí
černého uhlíku;**

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**ea) „dodavatelem lodních paliv“
dodavatel paliva ve smyslu definice čl. 2
druhého pododstavce bodu 38 směrnice
(EU) 2018/2001, který dodává lodní palivo
do některého přístavu v Unii;**

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. g

Znění navržené Komisí

g) „technologíí s nulovými emisemi“
technologie splňující požadavky
přílohy III, která nevede k uvolňování níže
uvedených skleníkových plynů a látek
znečišťujících ovzduší do atmosféry
loděmi: oxid uhličitý (CO₂), metan (CH₄),
oxid dusný (N₂O), oxidy síry (SO_x), oxidy
dusíku (NO_x) a tuhé znečišťující látky;

Pozměňovací návrh

g) „technologíí s nulovými emisemi“
technologie splňující požadavky
přílohy III, která nevede k uvolňování níže
uvedených skleníkových plynů a látek
znečišťujících ovzduší do atmosféry
loděmi: oxid uhličitý (CO₂), **černý uhlík,**
metan (CH₄), oxid dusný (N₂O), oxidy
síry (SO_x), oxidy dusíku (NO_x) a tuhé
znečišťující látky;

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. i

Znění navržené Komisí

i) „přístavem určení“ přístav **určení** ve smyslu čl. 3 písm. b) nařízení (EU) 2015/757;

Pozměňovací návrh

i) „přístavem určení“ přístav, **v němž loď zastaví, aby naložila či vyložila podstatnou část svého nákladu nebo aby se mohli nalodit či vylodit cestující; vyloučeny jsou tedy zastávky, jejichž jediným účelem je doplnění paliva, získání zásob, vystřídání posádky, přemístění do suchého doku nebo provedení oprav lodě nebo vybavení, zastávky v přístavu z důvodu, že loď potřebuje pomoc nebo je v tísní, překládky z lodě na loď prováděné mimo přístavy a zastávky, jejichž jediným účelem je nalezení útočiště před nepříznivým počasím nebo které jsou nutné z důvodu pátracích a záchranných činností;**

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. k

Znění navržené Komisí

k) „společností“ **společnost ve smyslu čl. 3 písm. d) nařízení (EU) 2015/757;**

Pozměňovací návrh

k) „společností“ **vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel; nájemce časově pronajímaných plavidel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal odpovědnost za obchodní provoz lodě od vlastníka lodi a odpovídá za uhrazení paliva spotřebovaného danou lodí;**

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. k a (nové)

ka) „obchodním provozovatelem lodi“ provozovatel, který za úplatu poskytuje pravidelné nebo nepravidelné služby námořní dopravy za účelem přepravy cestujících nebo nákladu a je oprávněn rozhodovat o provozu lodi v obchodní dopravě, například o kvalitě a množství paliva, které loď používá;

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. n

n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží;

n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží, **bez dodatečné energie spotřebované z důvodu technických vlastností lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo ekvivalentní ledovou třídou a dodatečné energie spotřebované lodí s ledovou třídou IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou v důsledku plavby v ledu;**

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. q a (nové)

qa) „ledovou třídou“ označení přidělené lodi příslušnými vnitrostátními orgány státu vlajky nebo organizací uznávanou tímto státem prokazující, že loď je zkonstruována k plavbě v podmínkách moře s výskytem ledu.

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. r

Znění navržené Komisí

r) „dodávkami elektřiny z pevniny“ systém dodávající elektrickou energii lodím u nábřeží, při nízkém nebo vysokém napětí, střídavém nebo stejnosměrném proudu, včetně instalací na lodi a na břehu, při přímém napájení hlavního distribučního rozvaděče pro napájení lodi během postoje, pracovní zátěž nebo nabíjení sekundárních baterií;

Pozměňovací návrh

r) „dodávkami elektřiny z pevniny“ systém dodávající elektrickou energii lodím u nábřeží, při nízkém nebo vysokém napětí, střídavém nebo stejnosměrném proudu, včetně instalací na lodi a na břehu **a mobilních zařízení na souši nebo na vodě**, při přímém napájení hlavního distribučního rozvaděče pro napájení lodi během postoje, pracovní zátěž nebo nabíjení sekundárních baterií;

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. s a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

sa) „správním orgánem“ ve vztahu k lodní společnosti je: a) v případě lodní společnosti zapsané v členském státě členský stát, v němž je lodní společnost zapsána; b) v případě lodní společnosti, která není zapsána v členském státě, členský stát s největším odhadovaným počtem zastávek v přístavu z plaveb uskutečněných touto lodní společností v posledních dvou sledovaných letech, které spadají do oblasti působnosti stanovené v článku 2; c) v případě lodní společnosti, která není zapsána v členském státě a která v předchozích dvou sledovaných letech neuskutečnila žádnou plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 2, je správním orgánem členský stát, z něhož lodní společnost vyplula na první plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 2;

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. x a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

xa) „arktickou plavbou, která nesplňuje požadavky“, plavba lodí, která nesplňuje požadavky stanovené v článku 4d;

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. y

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

y) „nejméně příznivým způsobem výroby“ výrobní postup nejnáročnější na **uhlík** používaný pro jakékoli dané palivo;

y) „nejméně příznivým způsobem výroby“ výrobní postup nejnáročnější na **skleníkové plyny** používaný pro jakékoli dané palivo;

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. z

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

z) „**ekvivalentem** CO₂“ metrická míra používaná k výpočtu emisí CO₂, CH₄ a N₂O na základě jejich potenciálu globálního oteplování převedením množství CH₄ a N₂O na ekvivalentní množství oxidu uhličitého se stejným potenciálem globálního oteplování;

z) „**ekvivalentem** CO₂“ metrická míra používaná k výpočtu emisí CO₂, CH₄, **černého uhlíku** a N₂O na základě jejich potenciálu globálního oteplování převedením množství CH₄ a N₂O na ekvivalentní množství oxidu uhličitého se stejným potenciálem globálního oteplování **20 let po emisi do ovzduší („potenciál globálního oteplování 20“)**;

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. ee a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eea) „plavbou v ledu“ plavba lodi ledové třídy v mořské oblasti za okrajem ledu.

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. ee b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eeb) „okraj ledu“ je definován v bodě 4.4. Nomenklatury mořského ledu Světové meteorologické organizace z března 2014 jako hranice mezi volným mořem a mořským ledem jakéhokoli druhu, ať už rychlým nebo plovoucím;

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení

Čl. 4 – název

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Mez intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi

Mez intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi **a mandát pro využívání paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu**

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— **-2 %** od 1. ledna 2025;

— **[-5 %]** od 1. ledna 2025;

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
— -6 % od 1. ledna 2030;	— [-14 %] od 1. ledna 2030;

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 3

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
— -13 % od 1. ledna 2035;	— [-26 %] od 1. ledna 2035;

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 4

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
— -26 % od 1. ledna 2040;	— [-55 %] od 1. ledna 2040;

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 5

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
— -59 % od 1. ledna 2045;	— [-80 %] od 1. ledna 2045;

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 6

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
— -75 % od 1. ledna 2050;	— [-100 %] od 1. ledna 2050.

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy I s cílem vložit nebo aktualizovat referenční normy pro přesné měření a započítávání příspěvku náhradních zdrojů energie s ohledem na vědeckotechnický pokrok.

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy II s cílem zahrnout emisní faktory „well-to-wake“ související s jakýmikoli novými zdroji energie **nebo** upravit stávající emisní faktory tak, aby byl zajištěn soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními předpisy Unie v oblasti energetiky.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy II s cílem ***zajistit, aby emisní faktory byly co nejvíce reprezentativní vůči skutečným emisím podle nejlepších dostupných vědeckotechnologických poznatků,*** zahrnout emisní faktory „well-to-wake“ související s ***černým uhlíkem*** **nebo** jakýmikoli novými zdroji energie, upravit stávající emisní faktory tak, aby byl zajištěn soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními předpisy Unie v oblasti energetiky, ***klimatu a životního prostředí.***

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Do 1. ledna 2025 přijme Komise

akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterým změní přílohu II s cílem rozlišit emisní faktory „well-to-tank“ pro paliva kategorie „fosilní“ na základě původu, přičemž uvede a zahrne alespoň příslušné emise z fáze prvotního zpracování, přepravy a v případě LNG navíc emise ze zkapalňování, skladování a nakládky na loď.

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení Článek 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 4a

Minimální kvóta pro obnovitelná paliva nebiologického původu pro loď

1. Roční podíl obnovitelných paliv nebiologického původu nebo přímého použití energie z obnovitelných zdrojů, energie spotřebované na palubě lodi během vykazovaného období dosahuje alespoň těchto hodnot:

- 6 % od 1. ledna 2030,***
- 12 % od 1. ledna 2035,***
- 24 % od 1. ledna 2040,***
- 48 % od 1. ledna 2045,***
- 70 % od 1. ledna 2050.***

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení Článek 4 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 4b

Vykazovací povinnost dodavatelů paliva pro námořní dopravu

Do 31. března každého roku, za něž se podává zpráva, dodají dodavatelé paliv pro námořní dopravu do databáze souladu uvedené v článku 16 následující informace týkající se vykazovaného období:

a) objem obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu a pro každý druh energie;

b) emise během životního cyklu, původ krmných surovin a proces přeměny každého obnovitelného a nízkouhlíkového typu paliva dodávaného v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu.

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení
Článek 4 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 4c

Minimální podíl paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu dostupných v přístavech Unie

1. Dodavatelé lodního paliva zajistí, aby celkový objem lodního paliva prodaného v průběhu roku lodím v přístavech Unie splňoval hodnoty a data použití stanovená v čl. 4 písm. a), aby bylo možné lodím poskytovat potřebné palivo.

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení
Článek 4 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 4d

*Provozní a energetická účinnost:
Intenzita skleníkových plynů na jednotku*

přepavního výkonu

1. Společnosti do roku 2030 lineárně sníží roční emise skleníkových plynů na jednotku přepavního výkonu alespoň o 40 % jako průměr všech lodí, za které odpovídají, ve srovnání s průměrným výkonem na kategorii lodí stejné velikosti a typu, jak je vykázán podle tohoto nařízení nebo případně podle nařízení (EU) 2015/757.

2. Pokud společnost v daném vykazovaném období nedodrží roční snížení uvedené v odstavci 1 tohoto článku, uloží jí správní orgán účinnou, přiměřenou a odrazující finanční sankci. Úhrada sankce za překročení emisí neosvobozuje společnost od povinnosti podle odstavce 1 tohoto článku. V případě společností, které nesplnily mezní hodnoty emisí stanovené podle tohoto článku, se použijí ustanovení čl. 23 odst. 3.

3. Komise přijme akty v přenesené pravomoci do ... [6 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení o:

i) stanovení průměrné výkonnosti podle kategorie lodí uvedené v odstavci 1;

ii) stanovení výchozího stavu a ročního lineárního koeficientu snížení, který se použije pro každou kategorii lodí, s využitím údajů z THETIS-MRV, včetně povinného parametru „přepavovaný náklad“, a z IMO DCS, pokud jsou k dispozici, přičemž se plně zohlední snížení emisí, které již provedli první průkopníci dekarbonizace, aby bylo dosaženo cíle uvedeného v odstavci 1;

iii) upřesnění pravidel a prostředků pro výpočet a výběr sankce za překročení emisí podle odstavce 2; iv) upřesnění všech dalších pravidel a metod nezbytných pro monitorování, dodržování a ověřování souladu s tímto článkem pro všechny lodě, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) lodě pro dopravu hromadného nákladu;

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – písm. b b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

bb) ropné tankery;

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – písm. b c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

bc) všechny zbývající lodě ve smyslu definice v článku 2 do [1. ledna 2035].

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 – písm. e

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

e) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, protože pobřežní instalace v přístavu není kompatibilní s palubním zařízením pro napájení z pevniny;

vypouští se

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. 3a. Provozovatelé lodí předem informují přístavy, do nichž připlouvají, o svém úmyslu připojit se k napájení z pevnin a uvedou množství energie, které potřebují během dané zastávky, a o zařízení pro napájení na palubě.

Pozměňovací návrh 109

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Do 1. ledna 2025 přijme Komise prováděcí akt, kterým stanoví obsah, formát a lhůty, v nichž mají provozovatelé lodí poskytovat informace požadované v odstavci 3a orgánům přístavu určení.

Pozměňovací návrh 110

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy III s cílem vložit do seznamu příslušných technologií s nulovými emisemi **nebo kritérií pro jejich použití odkazy na nové technologie**, pokud jsou tyto nové technologie shledány jako rovnocenné technologiím uvedeným v dotčené příloze s ohledem na vědeckotechnický pokrok.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy III s cílem vložit do seznamu příslušných technologií s nulovými emisemi **odkazy na nové technologie nebo změnit kritéria pro jejich použití**, pokud jsou tyto nové technologie **nebo kritéria pro jejich použití** shledány jako rovnocenné technologiím uvedeným v dotčené příloze **nebo lepší než tyto technologie** s ohledem na

vědeckotechnický pokrok.

Pozměňovací návrh 111

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Přístav určení zajistí, aby lodím byly poskytnuty dostatečné dodávky elektřiny z pevniny a aby pobřežní zařízení umožňovalo používání nejběžněji používaného palubního zařízení pro napájení z pevniny v souladu s požadavky stanovenými v [AFIR COM/2021/559 final].

Pozměňovací návrh 112

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6. Ode dne 1. ledna 2035 nelze **výjimky uvedené** v odst. 3 písm. d) **a e)** uplatnit na danou loď celkem více než pětkrát během jednoho vykazovaného roku. Pro účely dodržování tohoto ustanovení se zastávka v přístavu nezapočítá, pokud společnost prokáže, že nemohla rozumně předpokládat, že se loď nebude moci připojit z důvodů uvedených v odst. 3 písm. **d) a e)**.

6. Ode dne 1. ledna 2035 nelze **výjimku uvedenou** v odst. 3 písm. d) uplatnit na danou loď celkem více než pětkrát během jednoho vykazovaného roku. Pro účely dodržování tohoto ustanovení se zastávka v přístavu nezapočítá, pokud společnost prokáže, že nemohla rozumně předpokládat, že se loď nebude moci připojit z důvodů uvedených v odst. 3 písm. **d)**.

Pozměňovací návrh 113

Návrh nařízení

Článek 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 5a

*Dodatečné požadavky na energii
používanou při plavbách Arktidou*

- 1. Lod', která se plaví Arktidou, musí pro své energetické potřeby používat destiláty nebo udržitelná obnovitelná paliva, pokud není plně poháněna technologiemi s nulovými emisemi, jak je definováno v příloze III.*
- 2. Odstavcem 1 nejsou dotčeny ambicióznější požadavky, které mohou vyplynout z použití článků 4, 4a a 5.*
- 3. Komise přijme akty v přenesené pravomoci do ... [6 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení o pravidla a metody nezbytné pro monitorování, soulad a ověřování souladu tohoto článku.*

Pozměňovací návrh 114

**Návrh nařízení
Článek 5 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 5b

*Systemy pro čištění výfukových plynů s
otevřeným cyklem*

- 1. Vypouštění odpadů ze systémů pro čištění výfukových plynů s otevřeným cyklem (tzv: „praček výfukových plynů“) do volných vod během plaveb, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, je od 1. ledna 2027 zakázáno.*
- 2. Do 1. ledna 2024 přijme Komise akt v přenesené pravomoci, kterým stanoví podrobné požadavky na splnění této povinnosti.*

Pozměňovací návrh 115

**Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 3**

Znění navržené Komisí

3. Monitorování a vykazování musí být dlouhodobě konzistentní a srovnatelné. Za tímto účelem využívají společnosti v průběhu času stejné metodiky monitorování a soubory údajů, s výhradou změn posouzených ověřovatelem. Společnosti zajistí **přiměřenou záruku úplnosti** údajů, které mají být monitorovány a vykazovány.

Pozměňovací návrh 116

**Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 5**

Znění navržené Komisí

5. Při provádění činností monitorování a vykazování stanovených v člancích 7 až 9 a 14 tohoto nařízení se případně použijí informace a údaje shromážděné pro účely nařízení (EU) 2015/757.

Pozměňovací návrh 117

**Návrh nařízení
Čl. 7 – odst. 3 – písm. d**

Znění navržené Komisí

(d) informace o tom, že loď nainstalovala a certifikovala zařízení umožňující připojení k dodávkám elektřiny z pevniny při specifikovaném napětí a frekvenci, včetně zařízení uvedeného v IEC/IEEE 80005-1 (vysoké napětí) a IEC/IEEE 80005-3 (nízké napětí), nebo je vybavena náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi, jak je uvedena v příloze III;

Pozměňovací návrh

3. Monitorování a vykazování musí být dlouhodobě konzistentní a srovnatelné. Za tímto účelem využívají společnosti v průběhu času stejné metodiky monitorování a soubory údajů, s výhradou změn posouzených ověřovatelem. Společnosti zajistí **úplnost** údajů, které mají být monitorovány a vykazovány.

Pozměňovací návrh

5. Při provádění činností monitorování a vykazování stanovených v člancích 7, 8 a 14 tohoto nařízení se případně použijí informace a údaje shromážděné pro účely nařízení (EU) 2015/757.

Pozměňovací návrh

(d) informace o tom, že loď nainstalovala a certifikovala zařízení umožňující připojení k dodávkám elektřiny z pevniny při specifikovaném napětí a frekvenci, včetně zařízení uvedeného v IEC/IEEE 80005-1 (vysoké napětí) a IEC/IEEE 80005-3 (nízké napětí), nebo je vybavena náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi, jak je uvedena v příloze III, **spolu s popisem jejich hlavních technických specifikací, včetně případně jejich kapacity vyjádřené v megajoulech (MJ)**;

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. e

Znění navržené Komisí

e) popis zamýšleného zdroje či zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v člancích 4 a 5;

Pozměňovací návrh

e) popis zamýšleného zdroje či zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v člancích 4, 5, **včetně zdrojů energie určených k napájení technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III, jako je hlavní zamýšlený zdroj energie k nabíjení palubních zásobníků elektřiny a k napájení palivových článků, a v článku 5a;**

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. k

Znění navržené Komisí

k) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů;

Pozměňovací návrh

k) popis **opatření přijatých k předcházení nedostatkům v údajích a podvodům s údaji** a metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění **nevyhnutelných** chybějících údajů, **jakož i metod pro identifikaci chyb v údajích;**

Pozměňovací návrh 120

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. l a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

la) informace o ledové třídě lodě, pokud má být dodatečná energie způsobená ledovou třídou lodí vyjmuta z rozsahu energie použité na palubě;

Pozměňovací návrh 121

Návrh nařízení
Čl. 7 – odst. 3 – písm. l b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

lb) seznam pracovníků, kteří jsou oprávněni zadávat údaje do plánu monitorování, a dokumentace o jejich školení.

Pozměňovací návrh 122

Návrh nařízení
Čl. 7 – odst. 3 – písm. l c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

lc) popis postupu monitorování vzdálenosti ujeté v průběhu celé plavby a při plavbě v ledu, datum a čas, kdy pluje v ledu, spotřeba paliva a energie dodaná náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi podle přílohy III při plavbě v ledu, pokud má být dodatečná energie vyplývající z plavby v ledu vyňata z rozsahu energie spotřebované na palubě.

Pozměňovací návrh 123

Návrh nařízení
Čl. 7 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. Komise **stanoví tyto šablony prostřednictvím prováděcích aktů, včetně technických pravidel pro jejich jednotné používání. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.**

4. Společnosti používají standardizované plány monitorování vycházející z šablon. Komise **přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými doplní toto nařízení stanovením standardizovaných plánů monitorování založených na šablonách, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování a používání.**

Pozměňovací návrh 124

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí

2. Společnost plán monitorování změni, nastane-li některá z těchto situací:

Pozměňovací návrh

2. Společnost plán monitorování **bez zbytečného prodlení** změni, nastane-li některá z těchto situací:

Pozměňovací návrh 125

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) ukázalo se, že metody, které mají zabránit nedostatkům v údajích a identifikovat chyby v údajích, jsou pro zajištění spolehlivosti a transparentnosti údajů nedostatečné.

Pozměňovací návrh 126

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Změny plánu monitorování podle odst. 2 písm. b), c) **a** d) tohoto článku posuzuje ověřovatel. Po posouzení ověřovatel oznámí dotčené společnosti, zda jsou dané změny v souladu s článkem 6.

Pozměňovací návrh

4. Změny plánu monitorování podle odst. 2 písm. b), c), d) **a ea)** tohoto článku posuzuje ověřovatel. Po posouzení ověřovatel oznámí dotčené společnosti, zda jsou dané změny v souladu s článkem 6.

Pozměňovací návrh 127

Návrh nařízení

Článek 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 8a

Osvědčení FuelEU pro doplňování námořního paliva

1. ***Dodavatelé paliva pro námořní dopravu poskytnou veliteli lodi „osvědčení pro doplňování námořního paliva“, které by mělo být přiloženo k dodacímu listu paliva. Za přesnost prohlášení odpovídá dodavatel paliva.***

2. ***Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty v souladu s článkem 26 za účelem vytvoření vzoru pro osvědčení FuelEU pro doplňování námořního paliva uvedeného v odstavci 1 tohoto článku.***

Pozměňovací návrh 128

Návrh nařízení

Čl. 9 – název

Znění navržené Komisí

Certifikace biopaliv, bioplynu, kapalných a plyných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a ***recyklovaných*** paliv ***s obsahem uhlíku***

Pozměňovací návrh

Certifikace biopaliv, bioplynu, kapalných a plyných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a ***jinych*** paliv

Pozměňovací návrh 129

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – větě

Znění navržené Komisí

1. Pokud mají být pro účely uvedené v ***čl. 4 odst. 1*** tohoto nařízení zohledněna biopaliva, bioplyn, paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a ***recyklovaná*** paliva ***s obsahem uhlíku***, jak jsou definována ve směrnici (EU) 2018/2001, platí následující pravidla:

Pozměňovací návrh

1. Pokud mají být pro účely uvedené v ***článku*** 4 tohoto nařízení zohledněna biopaliva, bioplyn, paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a ***další*** paliva, jak jsou definována ve směrnici (EU) 2018/2001, platí následující pravidla:

Pozměňovací návrh 130

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) emisní faktory skleníkových plynů z paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a **recyklovaného paliva s obsahem uhlíku**, které splňují prahové hodnoty úspor emisí skleníkových plynů stanovené v **čl. 27 odst. 3 směrnice (EU) 2018/2001**, se určí podle metodik stanovených v uvedené směrnici;

Pozměňovací návrh

b) emisní faktory skleníkových plynů z paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a **dalších paliv**, které splňují prahové hodnoty úspor emisí skleníkových plynů stanovené **ve směrnici (EU) 2018/2001 a v jakýchkoli příslušných aktech v přenesené pravomoci o adicionalitě a metodologii skleníkových plynů**, se určí podle metodik stanovených v uvedené směrnici;

Pozměňovací návrh 131

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) u biopaliv a bioplynu, jež nejsou v souladu s písmenem a) nebo jež jsou vyráběny z potravinářských a krmných plodin, se má za to, že mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliva;

Pozměňovací návrh

c) u biopaliv a bioplynu, jež nejsou v souladu s písmenem a) nebo jež jsou vyráběny z potravinářských a krmných plodin, **včetně meziplodin, jakož i z destilátů palmových mastných kyselin**, se má za to, že mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliva;

Pozměňovací návrh 132

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) má se za to, že paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu **a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku, která nejsou** v souladu s **písmenem b)**, mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliv.

Pozměňovací návrh

d) má se za to, že paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, **kteřá nejsou v souladu s písmenem b), a jakékoli jiné palivo, které není** v souladu s **kritérii udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů podle směrnice (EU) 2018/2001**, mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný

druh paliv.

Pozměňovací návrh 133

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Společnosti poskytnou přesné a spolehlivé údaje o intenzitě emisí skleníkových plynů a charakteristikách udržitelnosti biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a **recyklovaných paliv s obsahem uhlíku** ověřené systémem, který je uznán Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001.

Pozměňovací návrh

2. Společnosti poskytnou přesné, **úplné** a spolehlivé údaje o intenzitě emisí skleníkových plynů a charakteristikách udržitelnosti biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a **dalších paliv** ověřené systémem, který je uznán Komisí v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001.

Pozměňovací návrh 134

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány **laboratorním testováním nebo** přímým měřením emisí. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel pro provádění **laboratorního testování a přímého měření emisí**.

Pozměňovací návrh

3. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány přímým měřením emisí **v souladu s čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice (EU) 2018/2001**. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení **přímého měření emisí. Pro skutečné hodnoty týkající se paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu by měly být hodnoty vypracovány v souladu s přílohou V směrnice (EU) 2018/2001 a připravovanými akty v přenesené pravomoci o adicionalitě a metodice pro výpočet skleníkových plynů u paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického**

původu.

Pozměňovací návrh 135

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Ověřovatel posoudí, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené v člancích 6 až 9. Pokud ověřovatel při posuzování zjistí nesoulad s uvedenými požadavky, musí dotčená společnost svůj plán monitorování náležitě přepracovat a revidovaný plán předložit ověřovateli ke konečnému posouzení před začátkem vykazovaného období. Dotčená společnost dohodne s ověřovatelem časový rámec nezbytný pro toto přepracování. Tento rámec nesmí v žádném případě přesahovat **začátek** vykazovaného období.

Pozměňovací návrh

1. Ověřovatel posoudí, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené v člancích 6 až 9. Pokud ověřovatel při posuzování zjistí nesoulad s uvedenými požadavky, musí dotčená společnost svůj plán monitorování **neprodleně** náležitě přepracovat a revidovaný plán předložit ověřovateli ke konečnému posouzení před začátkem vykazovaného období. Dotčená společnost dohodne s ověřovatelem časový rámec nezbytný pro toto přepracování. Tento rámec nesmí v žádném případě přesahovat **jeden měsíc před začátkem** vykazovaného období.

Pozměňovací návrh 136

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné údaje nebo nesrovnalosti s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Tato společnost poté upraví nesprávné údaje nebo nesrovnalosti tak, aby bylo možné proces ověření včas dokončit.

Pozměňovací návrh

3. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné údaje nebo nesrovnalosti s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Tato společnost poté **neprodleně** upraví nesprávné údaje nebo nesrovnalosti tak, aby bylo možné proces ověření včas dokončit.

Pozměňovací návrh 137

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) využití dodávek elektřiny z pevniny nebo existence výjimek osvědčených v souladu s čl. 5 odst. 5.

Pozměňovací návrh

d) využití dodávek elektřiny z pevniny nebo existence výjimek **uvedených v čl. 5 odst. 3 a** osvědčených v souladu s čl. 5 odst. 5.

Pozměňovací návrh 138

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) nahlášené zdroje energie použité za účelem splnění ustanovení definovaných v článku 5a;

Pozměňovací návrh 139

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 – písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

db) příslušné záznamy o lodi jsou úplné, transparentní a konzistentní.

Pozměňovací návrh 140

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie použité na palubě lodi s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny **podstatné** odchylky, ověřovatel provede další analýzy.

1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie použité na palubě lodi s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny odchylky, ověřovatel provede další analýzy.

Pozměňovací návrh 141

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Ověřovatel předloží pro každou loď, nad níž vykonává dohled, individuální program řízení kvality, který obsahuje opatření, jež mají být přijata k zabránění nedostatkům a chybám v údajích.

Pozměňovací návrh 142

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Ověřovatele akredituje pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008.

1. Ověřovatele akredituje pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008.
Vnitrostátní akreditační orgán bez zbytečného odkladu oznámí Komisi seznam akreditovaných ověřovatelů spolu s informacemi umožňujícími jejich identifikaci a zaznamená je do databáze.

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů. Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v člancích 10 a 11, a z příslušných

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů **a zajištění nezávislosti a nestrannosti ověřovatelů**. Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou

mezinárodně uznávaných norem.

stanoveny v člancích 10 a 11,
a z příslušných mezinárodně uznávaných
norem.

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) u každé lodi, na kterou se vztahuje požadavek čl. 5 odst. 1, připojení k dodávkám elektřiny z pevniny a jejich využívání nebo existence jakékoli z výjimek uvedených v čl. 5 odst. 3;

Pozměňovací návrh

b) u každé lodi, na kterou se vztahuje požadavek čl. 5 odst. 1, připojení k dodávkám elektřiny z pevniny a jejich využívání nebo existence jakékoli z výjimek uvedených v čl. 5 odst. 3 **a osvědčených v souladu s čl. 5 odst. 5;**

Pozměňovací návrh 145

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři;

Pozměňovací návrh

c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží, **v přístavu** a na moři;

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. e

Znění navržené Komisí

e) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři.

Pozměňovací návrh

e) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři, **včetně množství každého zdroje energie pohánějícího technologie s nulovými emisemi, jako je vítr, sluneční energie, zdroj elektřiny uložené v bateriích, typ paliv pohánějících palivové články a baterie.**

Pozměňovací návrh 147

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) případně datum, čas a zeměpisná poloha vplutí do Arktidy nebo vyplutí z ní a množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři;

Pozměňovací návrh 148

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. e b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eb) ledová třída lodě, pokud má být dodatečná energie způsobená ledovou třídou lodi vyjmuta z rozsahu energie použité na palubě;

Pozměňovací návrh 149

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. e c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ec) datum a čas, kdy pluje v ledu, množství každého druhu paliva spotřebovaného při plavbě v ledu, množství každého typu náhradního zdroje energie spotřebované při plavbě v ledu, vzdálenost ujetá při plavbě v ledu, vzdálenost ujetá během plavby, množství každého druhu paliva spotřebovaného na moři, množství každého typu náhradní energie spotřebované na moři, pokud má být dodatečná energie způsobená plavbou v ledu vyňata z rozsahu energie použité na palubě;

Pozměňovací návrh 150

Návrh nařízení
Čl. 14 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Společnosti **každoročně** zaznamenávají informace a údaje uvedené v odstavci 1 transparentním způsobem, **což ověřovateli umožňuje** ověřit soulad s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh

2. Společnosti zaznamenávají informace a údaje uvedené v odstavci 1 **včas a** transparentním způsobem **do databáze bilancí souladu podle článku 16 a každoročně je shromáždí, aby ověřovatel mohl** ověřit soulad s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 151

Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) případně vypočítá procentní podíl paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu na průměrné roční spotřebě energie na palubě příslušné lodi;

Pozměňovací návrh 152

Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) v případě potřeby posoudí soulad s požadavky stanovenými v článku 5a (nový);

Pozměňovací návrh 153

Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

d) vypočítá vyšší sankcí, na něž se odkazuje v čl. 20 odst. 1 a 2.

vypouští se

Odůvodnění

Přesunuto, aby se stalo úkolem příslušných orgánů.

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) každoročně odděleně shromažďuje informace sledované a zaznamenávané v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. c), d), e) a ea) pro každou loď a poskytuje je společně s předložením do databáze v souladu s čl. 16 odst. 3;

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

db) shromáždí výše uvedené informace a předloží je příslušnému orgánu členského státu.

Pozměňovací návrh 156

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

dc) posoudí kvalitu a soudržnost plánu monitorování, zadávání údajů a dodržování systému řízení kvality.

Pozměňovací návrh 157

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 a (nový)

3a. Na základě informací poskytnutých ověřovatelem vypočítá příslušný orgán členského státu výši sankcí uvedených v čl. 20 odst. 1 a 2.

Pozměňovací návrh 158

Návrh nařízení Čl. 16 – název

Znění navržené Komisí

Databáze bilancí souladu a **vykazování**

Pozměňovací návrh

Databáze bilancí souladu, **vykazování a zveřejňování informací**

Pozměňovací návrh 159

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. **Pro účely monitorování dodržování článků 4 a 5 Komise vyvine elektronickou databázi bilancí souladu, zajistí její fungování a provádí její aktualizace. Databáze bilancí souladu se používá k uchovávání záznamů o bilanci souladu lodí a využívání mechanismů flexibility uvedených v člancích 17 a 18. Mají k ní přístup společnosti, ověřovatelé, příslušné orgány a Komise.**

Pozměňovací návrh

1. **Komise vyvine centrálně řízenou elektronickou databázi bilancí souladu, která bude integrována do systému THETIS-MRV zřízeného podle nařízení (EU) 2015/757, zajistí její fungování a provádí její aktualizace za účelem sledování souladu s články 4, 4a, 4c, 5, 5a a uchovávání a zveřejňování informací předkládaných společnostmi podle odstavce 3 tohoto článku. Databáze bilancí souladu se používá k uchovávání záznamů o bilanci souladu lodí, využívání výjimek stanovených v čl. 5 odst. 3, využívání mechanismů flexibility uvedených v člancích 17 a 18, sankcí uložených podle článku 20, sankcí oznámených podle článku 23, seznamu příslušných orgánů uvedených v článku 25 a údajů předložených podle odstavce 3 tohoto článku. K databázi mají přístup společnosti, ověřovatelé, příslušné orgány, Komise a široká veřejnost, a to**

transparentním a uživatelsky vstřícným způsobem. Informace obsažené v databázi se zpřístupní v otevřeném datovém formátu bez anonymizace nebo agregace.

Pozměňovací návrh 160

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví pravidla pro **přístupová práva** a funkční a technické specifikace databáze bilancí souladu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Pozměňovací návrh

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví pravidla pro **přístupnost** a funkční a technické specifikace databáze bilancí souladu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Pozměňovací návrh 161

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Do 30. dubna každého roku společnost zaznamenaná do databáze bilancí souladu pro každou ze svých lodí informace uvedené v čl. 15 odst. 2, jak je zjistil ověřovatel, a dále informace umožňující identifikovat loď a společnost, jakož i totožnost ověřovatele, který posouzení provedl.

Pozměňovací návrh

3. Do 30. dubna každého roku společnost zaznamenaná do databáze bilancí souladu pro každou ze svých lodí informace uvedené v čl. 15 odst. 2, jak je zjistil **a vypočítal** ověřovatel, **využití mechanismů flexibility uvedených v člancích 17 a 18, případné roční výjimky uplatňované podle čl. 5 odst. 3**, a dále informace umožňující identifikovat loď a společnost, jakož i totožnost ověřovatele, který posouzení provedl.

Pozměňovací návrh 162

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Pokud má loď za vykazované období přebytkovou bilanci souladu, může společnost tento přebytek vložit do bilance souladu téže lodě pro následující vykazované období. Společnost zaznamená vložení přebytkového výsledku do databáze bilancí souladu pro následující vykazované období se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí do bilance souladu přebytek vkládat.

Pozměňovací návrh

1. Pokud má loď za vykazované období přebytkovou bilanci souladu, může společnost tento přebytek vložit do bilance souladu téže lodě pro následující vykazované období. Společnost zaznamená vložení přebytkového výsledku do databáze bilancí souladu pro následující vykazované období se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí do bilance souladu přebytek vkládat.
Nevyužitá přebytková bilance souladu pro následující vykazované období má platnost tři roky.

Pozměňovací návrh 163

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Společnosti budou mít možnost ukládat přebytkovou bilanci souladu z lodí plně poháněných obnovitelnou energií, jako je větrná nebo solární energie, pokud tyto lodě nejsou využívány pouze pro rekreační účely.

Pozměňovací návrh 164

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 2 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) lodí, která je v posledním roce provozu;

Pozměňovací návrh 165

Návrh nařízení
Čl. 18 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Pro účely splnění požadavků článku 4 lze sdružit bilance souladu dvou nebo více lodí, které jsou ověřeny stejným ověřovatelem. Bilance souladu lodi nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jedné rezervy.

Pozměňovací návrh

1. Pro účely splnění požadavků článku 4 lze **do 31. prosince 2039** sdružit bilance souladu dvou nebo více lodí, které jsou ověřeny stejným ověřovatelem. Bilance souladu lodi nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jedné rezervy.

Pozměňovací návrh 166

Návrh nařízení
Čl. 20 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Pokud má loď k 1. květnu roku následujícího po vykazovaném období deficitní bilanci souladu, **zaplatí** společnost sankci. **Ověřovatel** vypočítá výši sankce na základě vzorce uvedeného v příloze V.

Pozměňovací návrh

1. Pokud má loď k 1. květnu roku následujícího po vykazovaném období deficitní bilanci souladu, **připočte se tento schodek k bilanci souladu lodí v následujícím vykazovaném období a společnost zaplatí** sankci. **Správní orgán lodní společnosti** vypočítá výši sankce na základě vzorce uvedeného v příloze V.

Pozměňovací návrh 167

Návrh nařízení
Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Společnost zaplatí sankci za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. **Ověřovatel** vypočítá výši sankce vynásobením částky 250 EUR megawatty výkonu instalovaného na palubě a **počtem dokončených** hodin strávených u nábřeží.

Pozměňovací návrh

2. Společnost zaplatí sankci za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. **Správní orgán lodní společnosti** vypočítá výši sankce vynásobením částky 250 EUR megawatty výkonu instalovaného na palubě a **zaokrouhleným počtem** hodin strávených u nábřeží.

Pokud loď nesplní mandát pro využívání paliv z obnovitelných zdrojů

nebiologického původu stanovený v článku 4a, příslušný rozdíl oproti kvótě v procentních bodech se vynásobí 2 a přičte k mezi uvedené v čl. 4 odst. 2 jako malus, ledaže je nedodržení kvóty způsobeno nedostatečnými dodávkami paliva.

Pozměňovací návrh 168

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. *Do 1. ledna 2025 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterým stanoví podmínky pro sankci v pododstavci 2, kritéria pro její uplatňování a pravidla pro její vymáhání.*

Pozměňovací návrh 169

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2b. *Společnost zaplatí odrazující sankci za každou arktickou plavbu, která není v souladu s požadavky. Do 1. ledna 2025 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterým stanoví vzorec pro výpočet výše sankce za arktickou plavbu, která není v souladu s požadavky.*

Pozměňovací návrh 170

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Bez ohledu na čl. 19 odst. 1 vydá ověřovatel osvědčení o shodě FueleU po

3. Bez ohledu na čl. 19 odst. 1 vydá ověřovatel osvědčení o shodě FueleU po

zaplacení sankcí uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku. Opatření uvedená v tomto článku a rovněž důkaz o finančních platbách v souladu s článkem 21 se zaznamenají do osvědčení o shodě FuelEU.

zaplacení sankcí uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku. ***Ověřovatel vydá společnosti osvědčení o shodě FuelEU po zaplacení sankcí na dobu nejvýše dvou po sobě jdoucích let. Za druhý po sobě jdoucí rok neplnění se sankce vypočtená na základě vzorce uvedeného v příloze V a deficitní bilance souladu lodí v následujícím období zdvojnásobí. V následujících vykazovacích obdobích ověřovatel nevydá osvědčení o shodě FuelEU.*** Opatření uvedená v tomto článku a rovněž důkaz o finančních platbách v souladu s článkem 21 se zaznamenají do osvědčení o shodě FuelEU.

Pozměňovací návrh 171

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Společnost má vůči obchodnímu provozovateli lodí nárok na úhradu nákladů a odpovědnosti, které společnosti jako regulovanému subjektu vznikly podle tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 172

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy V s cílem upravit vzorec uvedený v odstavci 1 tohoto článku a změnit výši pevné sankce stanovené v odstavci 2 tohoto článku, s přihlédnutím k vývoji nákladů na energii.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy V s cílem upravit vzorec uvedený v odstavci 1 tohoto článku a změnit výši pevné sankce stanovené v odstavci 2 tohoto článku, s přihlédnutím k vývoji nákladů na energii ***a při zajištění odrazujícího účinku těchto sankcí. Komise zejména zajistí, aby sankce zůstaly***

alespoň dvakrát vyšší než rozdíl mezi cenou paliva používaného lodí a množstvím a cenou nákladově nejefektivnějšího obnovitelného paliva.

Pozměňovací návrh 173

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Dodavatel lodního paliva zaplatí pokutu za neposkytnutí nezbytných paliv v přístavech Unie, jak je stanoveno v článku 4b.

Do 1. ledna 2025 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterým stanoví vzorec pro výpočet výše sankce a kritéria pro její uplatňování a pravidla pro její vymáhání.

Pozměňovací návrh 174

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 4 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4b. Přístav určení zaplatí sankci, pokud nezajistil dostatečné dodávky elektrické energie lodím z pevniny prostřednictvím zařízení na břehu, které umožňuje použití nejčastěji používaných palubních zařízení pro napájení z pevniny.

Do 1. ledna 2025 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterým stanoví vzorec pro výpočet výše sankce a kritéria pro její uplatňování a pravidla pro její vymáhání.

Pozměňovací návrh 175

Návrh nařízení
Čl. 21 – název

Znění navržené Komisí

Přidělování vybraných sankcí na podporu obnovitelných *a nízkouhlíkových* paliv v námořním odvětví

Pozměňovací návrh

Přidělování vybraných sankcí na podporu obnovitelných paliv v námořním odvětví

Pozměňovací návrh 176

Návrh nařízení
Čl. 21 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Sankce uvedené v čl. 20 odst. 1 a 2 se přidělí na podporu *společných projektů zaměřených na rychlé zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořním odvětví. Projekty financované z finančních prostředků vybraných v rámci sankcí budou stimulovat výrobu většího množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro námořní odvětví, usnadní výstavbu příslušných zařízení na doplňování paliva nebo bodů elektrického připojení v přístavech a podpoří vývoj, testování a zavádění nejinnovativnějších evropských technologií ve flotile k dosažení výrazného snížení emisí.*

Pozměňovací návrh

1. Sankce uvedené v čl. 20 odst. 1 a 2 se přidělí na *zlepšení energetické účinnosti lodí a podporu investic do inovativních technologií a infrastruktury pro dekarbonizaci námořní dopravy, a to i v pobřežní plavbě a přístavech, a zavádění udržitelných alternativních paliv, jako je vodík a amoniak, které jsou vyráběny z obnovitelných zdrojů energie, a technologií pohonu s nulovými emisemi, včetně technologií založených na využití větru. 20 % ročně vybraných sankcí se použije jako příspěvek na ochranu, obnovu a lepší řízení mořských ekosystémů ovlivněných globálním oteplováním, jako jsou chráněné mořské oblasti, a na podporu průřezové udržitelné modré ekonomiky, jako je obnovitelná mořská energie. Veškeré projekty podporované vybranými sankcemi se zveřejní a jsou v souladu s cíli tohoto nařízení.*

Pozměňovací návrh 177

Návrh nařízení
Čl. 21 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Příjmy získané ze sankcí uvedených v odstavci 1 se přidělí do **inovačního fondu** uvedeného v **čl. 10a odst. 8** směrnice 2003/87/ES. Tyto příjmy představují externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a jsou prováděny v souladu s pravidly použitelnými na inovační fond.

Pozměňovací návrh 178

Návrh nařízení
Čl. 21 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení ohledně způsobů platby sankcí uvedených v čl. 20 odst. 1 a 2.

Pozměňovací návrh 179

Návrh nařízení
Článek 22 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Příjmy získané ze sankcí uvedených v odstavci 1 se přidělí do **Fondu pro oceány** uvedeného v **[článku X]** směrnice 2003/87/ES **a budou použity v souladu s odstavcem 1**. Tyto příjmy představují externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a jsou prováděny v souladu s pravidly použitelnými na inovační fond.

Pozměňovací návrh

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení ohledně způsobů platby sankcí uvedených v čl. 20 odst. 1 a 2 **a podmínek pro zpřístupnění informací o podpořených projektech veřejnosti**.

Pozměňovací návrh

Článek 22a

Označování environmentální výkonnosti lodí

1. ***Komise na podporu snižování emisí a zvyšování transparentnosti informací zavede celostní systém Unie pro označování environmentální výkonnosti lodí vztahující se na lodě zahrnuté v tomto nařízení.***

2. ***Komise do 1. července 2023 přijme***

akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných ustanovení pro fungování systému Unie pro označování environmentální výkonnosti lodí a technických norem, na nichž je tento systém založen.

Pozměňovací návrh 180

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi do *[dd/mm/20xx]* a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny.

Pozměňovací návrh

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi do *[6 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost]* a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny. *Do [vstupu tohoto nařízení v platnost] podá Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o přehledu vnitrostátních opatření přijatých členskými státy a bude je pravidelně informovat o veškerých následných změnách.*

Pozměňovací návrh 181

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Komise případně poskytuje členským státům technickou podporu při plnění povinností vyplývajících z tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 182

Návrh nařízení Čl. 23 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Pokud loď nepředložila platné osvědčení o shodě FuelEU po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období a pokud jiná donucovací opatření nezajistila soulad s požadavky, **může** příslušný orgán členského státu přístavu určení poté, co poskytne dotčené společnosti příležitost předložit vyjádření, **vydat** příkaz k vyhoštění. Příslušný orgán členského státu oznámí příkaz k vyhoštění Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky. Každý členský stát, s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, odmítne vstup lodí, na kterou se vztahuje příkaz k vyhoštění, do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud společnost nesplní své povinnosti. Pokud loď pluje pod vlajkou některého členského státu, nařídí dotčený členský stát poté, co dotyčné společnosti poskytne příležitost předložit svá vyjádření, zadržení plavidla, dokud společnost nesplní své povinnosti.

Pozměňovací návrh 183

Návrh nařízení Čl. 25 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Každý členský stát určí jeden či několik příslušných orgánů odpovědných za uplatňování a prosazování tohoto nařízení („příslušné orgány“). Členské státy sdělí jejich názvy a kontaktní údaje Komisi. Komise seznam příslušných orgánů zveřejní na svých internetových stránkách.

Pozměňovací návrh

3. Pokud loď nepředložila platné osvědčení o shodě FuelEU po dobu dvou nebo více po sobě jdoucích vykazovaných období a pokud jiná donucovací opatření nezajistila soulad s požadavky, **vydá** příslušný orgán členského státu přístavu určení poté, co poskytne dotčené společnosti příležitost předložit vyjádření, příkaz k vyhoštění. Příslušný orgán členského státu oznámí příkaz k vyhoštění Komisi, ostatním členským státům a dotčenému státu vlajky. Každý členský stát, s výjimkou členského státu, pod jehož vlajkou loď pluje, odmítne vstup lodí, na kterou se vztahuje příkaz k vyhoštění, do kteréhokoli ze svých přístavů, dokud společnost nesplní své povinnosti. Pokud loď pluje pod vlajkou některého členského státu, nařídí dotčený členský stát poté, co dotyčné společnosti poskytne příležitost předložit svá vyjádření, zadržení plavidla, dokud společnost nesplní své povinnosti.

Pozměňovací návrh

Každý členský stát určí jeden či několik **nezávislých** příslušných orgánů odpovědných za uplatňování a prosazování tohoto nařízení („příslušné orgány“). Členské státy sdělí jejich názvy a kontaktní údaje Komisi. Komise seznam příslušných orgánů zveřejní na svých internetových stránkách **a v databázi**.

Pozměňovací návrh 184

Návrh nařízení Čl. 26 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Právomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 6, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh

2. Právomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 3, čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 4, čl. 8 písm. b) (nový), čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh 185

Návrh nařízení Čl. 26 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 7, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 3, čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 4, čl. 8 písm. b) (nový), čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 186

Návrh nařízení Čl. 26 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 7, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud

Pozměňovací návrh

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 4, čl. 4 odst. 5, čl. 5 odst. 4, čl. 5.a odst. 2, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 2b, čl. 20 odst. 4, čl. 21 odst. 3

proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

a čl. 21.**b** odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Pozměňovací návrh 187

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí

1. Do 1. ledna **2030** předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení fungování tohoto nařízení a o vývoji technologií a trhu s obnovitelnými a **nízkouhlíkovými palivy** v námořní dopravě a jeho dopadu na námořní odvětví v Unii. Komise zváží možné změny týkající se:

Pozměňovací návrh

1. Do 1. ledna **2027 a poté každé tři roky** předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení fungování tohoto nařízení a o vývoji technologií a trhu s obnovitelnými **palivy a technologiemi s nulovými emisemi** v námořní dopravě a jeho dopadu na námořní odvětví v Unii, **včetně jeho konkurenceschopnosti a případného úniku uhlíku. Hodnocení rovněž posoudí ekologickou vyváženost tohoto nařízení ve vztahu k závazkům stanoveným v Pařížské dohodě a v nařízení (EU) 2021/1119.** Komise zváží **zejména** možné změny týkající se:

Pozměňovací návrh 188

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) meze **uvedené** v čl. 4 odst. 2;

Pozměňovací návrh

a) meze **a cílů uvedených** v článku 4 a 4a;

Pozměňovací návrh 189

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) **typů** lodí, na které se vztahuje čl. 5 odst. 1;

Pozměňovací návrh

b) **rozšíření typů** lodí, na které se vztahuje čl. 5 odst. 1;

Pozměňovací návrh 190

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) prahu hrubé prostornosti podle čl. 2 odst. 1;

Pozměňovací návrh 191

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) sdružování bilancí souladu ve smyslu čl. 18 odst. 1;

Pozměňovací návrh 192

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cb) zařazení použitého kuchyňského oleje a živočišných tuků kategorie III jako nejméně příznivého postupu do čl. 9 odst. 1 písm. c).

Pozměňovací návrh 193

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 a (nový)

1a. *Přijme-li Mezinárodní námořní organizace celosvětovou normu pro paliva a než tato nebo odpovídající opatření nabydou účinku, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí ambice a celkovou ekologickou vyváženost opatření, o nichž rozhodla IMO, včetně jejich obecného záměru vzhledem k cílům podle Pařížské dohody, k cíli Unie v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 v rámci celé ekonomiky a cíli klimatické neutrality stanovenému v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima].*

V případě potřeby může Komise ke zprávě uvedené v odstavci 1a připojit legislativní návrh, který předloží Evropskému parlamentu a Radě, jímž změní toto nařízení způsobem, který je v souladu s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu, zejména cílem Unie v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 v rámci celé ekonomiky a cílem klimatické neutrality stanoveným v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima].“

Pozměňovací návrh 194

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 b (nový)

1b. *Do 1. ledna 2024 vypracuje Komise zprávu o sociálních dopadech a potřebách v oblasti zaměstnanosti a odborné přípravy do roku 2030 a 2050 v souvislosti s tímto nařízením.*

Pozměňovací návrh 195

Návrh nařízení

PŘÍLOHA I – Rovnice 2 – METODIKA STANOVENÍ MEZE INTENZITY EMISÍ
SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ Z ENERGIE POUŽITÉ NA PALUBĚ LODI

Znění navržené Komisí

Pojem	Vysvětlení
<i>i</i>	Index odpovídající palivům dodaným na loď v referenčním období
<i>j</i>	Index odpovídající palivovým spalovacím jednotkám na palubě lodi. Pro účely tohoto nařízení jsou uvažovanými jednotkami hlavní motor(y), pomocný motor (pomocné motory) a kotle na topný olej
<i>k</i>	Index odpovídající bodům připojení (<i>c</i>), kde je na každý bod připojení dodávána elektřina
<i>c</i>	Index odpovídající počtu bodů elektrického nabíjení
<i>m</i>	Index odpovídající počtu spotřebitelů energie
$M_{i,j}$	Hmotnost konkrétního paliva <i>i</i> oxidovaného u spotřebitele <i>j</i> [gFuel]
E_k	Elektřina dodaná na loď na bod připojení <i>k</i> , pokud je více než jeden [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT paliva <i>i</i> [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT spojený s elektřinou dodávanou na loď u nábřeží na bod připojení <i>k</i> [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Spodní výhřevnost paliva <i>i</i> [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Koeficient úniku paliva (nespáleného paliva) jako procento hmotnosti paliva <i>i</i> spotřebovaného spalovací jednotkou <i>j</i> [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle spáleného paliva ve spalovací jednotce <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Ekvivalentní emise CO ₂ TtW spáleného paliva <i>i</i> ve spalovací jednotce <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle paliva uniklého do spalovací jednotky <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Ekvivalentní emise TtW CO ₂ paliva <i>i</i> uniklého do spalovací jednotky <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potenciál globálního oteplování CO ₂ , CH ₄ a N ₂ O pro oteplování za dobu 100 let
<i>Pozměňovací návrh</i>	
Pojem	Vysvětlení
<i>i</i>	Index odpovídající palivům dodaným na loď v referenčním období
<i>j</i>	Index odpovídající palivovým spalovacím jednotkám na palubě lodi. Pro účely tohoto nařízení jsou uvažovanými

	jednotkami hlavní motor(y), pomocný motor (pomocné motory) a kotle na topný olej
k	Index odpovídající bodům připojení c , kde je na každý bod připojení dodávána elektřina.
c	Index odpovídající počtu bodů elektrického nabíjení
m	Index odpovídající počtu spotřebitelů energie
$M_{i,j}$	Hmotnost konkrétního paliva i oxidovaného u spotřebitele j [gFuel]
E_k	Elektřina dodaná na loď na bod připojení k , pokud je více než jeden [MJ] + elektřina dodaná na loď na větrnou energii [MJ] + elektřina dodaná na loď na solární energii [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT paliva i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Emisní faktor skleníkových plynů WtT spojený s elektřinou dodávanou na loď u nábřeží na bod připojení k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Spodní výhřevnost paliva i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Koeficient úniku paliva (nespáleného paliva) jako procento hmotnosti paliva i spotřebovaného spalovací jednotkou j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle spáleného paliva ve spalovací jednotce j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Ekvivalentní emise CO ₂ TtW spáleného paliva i ve spalovací jednotce j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Emisní faktory skleníkových plynů TtW podle paliva uniklého do spalovací jednotky j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Ekvivalentní emise CO ₂ TtW paliva i uniklého do spalovací jednotky j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
GWP_{CO_2}	Potenciál globálního oteplování CO ₂ pro oteplování za dobu 100 let
GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	Potenciál globálního oteplování CH₄, N₂O pro oteplování za dobu 20 let

Pozměňovací návrh 196

Návrh nařízení Příloha I – odst. 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Hmotnost paliva $[M_i]$ se určí pomocí množství vykázaného v souladu s rámcem pro vykazování podle nařízení (EU) 2015/757 pro plavby spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení na základě metodiky monitorování zvolené společností.

Hmotnost paliva $[M_i]$ se určí pomocí množství vykázaného v souladu s rámcem pro vykazování podle nařízení (EU) 2015/757 pro plavby spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení na základě metodiky monitorování zvolené společností. ***Upravenou hmotnost paliva $[M_{iA}]$ lze použít místo hmotnosti paliva $[M_i]$ pro loď s ledovou třídou IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou. Upravená hmotnost $[M_{iA}]$ je definována v příloze X.***

Pozměňovací návrh 197

Návrh nařízení PŘÍLOHA III

Znění navržené Komisí

Následující tabulka uvádí seznam technologií s nulovými emisemi podle čl. 5 odst. 3 písm. b) a případně též specifická kritéria pro jejich použití.	
Technologie s nulovými emisemi	Kritéria pro použití
Palivové články	Palivové články používané na palubě k výrobě energie u nábřeží by měly být plně poháněny obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy .
Skladování elektřiny na palubě	Využití skladování elektřiny na palubě je povoleno bez ohledu na zdroj energie, s jehož využitím byla skladovaná energie vyrobena (výroba na palubě nebo na pevnině v případě výměny baterií).
Palubní výroba elektřiny z větrné a sluneční energie	Jakákoli loď, která je schopna pokrýt energetické potřeby u nábřeží s využitím větrné a sluneční energie.
Používáním těchto technologií s nulovými emisemi se nepřetržitě dosahuje emisí, které jsou ekvivalentní snížení emisí, kterého by se dosáhlo použitím dodávek elektřiny z pevniny.	

Pozměňovací návrh

Následující tabulka uvádí seznam technologií s nulovými emisemi podle čl. 5 odst. 3 písm. b) a případně též specifická kritéria pro jejich použití.	
Technologie s nulovými emisemi	Kritéria pro použití
Palivové články	Palivové články používané na palubě k výrobě energie by měly být plně poháněny obnovitelnými zdroji energie .

Skladování elektřiny na palubě	Využití skladování elektřiny na palubě je povoleno bez ohledu na zdroj energie, s jehož využitím byla skladovaná energie vyrobena (výroba na palubě nebo na pevnině v případě výměny baterií).
Palubní výroba elektřiny z větrné a sluneční energie	Jakákoli loď, která je schopna pokrýt energetické potřeby u nábřeží s využitím větrné a sluneční energie.
Používáním těchto technologií s nulovými emisemi se nepřetržitě dosahuje <i>stejného</i> snížení emisí <i>skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší</i> , kterého by se dosáhlo použitím dodávek elektřiny z pevniny.	

Pozměňovací návrh 198

Návrh nařízení PŘÍLOHA V

Znění navržené Komisí

Vzorec pro výpočet bilance souladu lodě

Pro účely výpočtu bilance souladu lodě se použije tento vzorec:

Bilance souladu [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n \text{ fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
kde:	

gCO_{2eq}	gramy ekvivalentu CO ₂
GHGIE _{target}	mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi podle čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení
GHGIE _{actual}	roční průměr intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi vypočtený za příslušné vykazované období

Vzorec pro výpočet sankce stanovené v čl. 20 odst. 1

Výše sankce stanovené v čl. 20 odst. 1 se vypočítá takto:

Sankce =	$(\text{bilance souladu} / GHGIE_{\text{actual}}) \times \text{přepočítací koeficient z MJ na tuny VLSFO (41,0 MJ/kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
----------	---

Pozměňovací návrh

Vzorec pro výpočet bilance souladu lodě

Pro účely výpočtu bilance souladu lodě se použije tento vzorec:

Bilance souladu [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
kde:	

gCO_{2eq}	gramy ekvivalentu CO ₂
GHGIE _{target}	mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi podle čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení
GHGIE _{actual}	roční průměr intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi vypočtený za příslušné vykazované období

Vzorec pro výpočet sankce stanovené v čl. 20 odst. 1

Výše sankce stanovené v čl. 20 odst. 1 se vypočítá takto:

Sankce =	$(Sankce = (- bilance souladu) / GHGIE_{actual} / (LCV_{VLSFO} * 1000 * 4500 \text{€}/t)$ <i>kde:</i> $LCV_{VLSFO} = 41.0 \text{MJ/kg}$
----------	---

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a změna směrnice 2009/16/ES
Referenční údaje	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 13.9.2021
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	ENVI 13.9.2021
Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání	11.11.2021
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Tiemo Wölken 17.9.2021
Projednání ve výboru	14.2.2022
Datum přijetí	28.4.2022
Výsledek konečného hlasování	+: 48 –: 24 0: 14
Členové přítomní při konečném hlasování	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Sjøgaard-Lidell, Maria Spyragi, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

48	+
NI	Athanasios Konstantinou, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Maria Spyragi
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sjøgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélia Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se