



2021/0210(COD)

28.6.2022

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

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: Rasmus Andresen

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Poslední zpráva IPCC přináší jednoznačná zjištění: vlivem člověka se otepluje atmosféra, oceán i pevnina a tato změna klimatu způsobená člověkem již ovlivňuje mnoho extrémů počasí a klimatu i v Evropě¹. Aby se zabránilo dalšímu globálnímu oteplování nad 1,5 °C ve srovnání s předindustriální úrovní, je nyní nezbytné přijmout rychlá a ambiciózní mezinárodní a evropská opatření v oblasti klimatu ve všech hospodářských odvětvích.

Celkové ambice cíle EU v oblasti klimatické neutrality do roku 2050, cíl snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 a návrhy v rámci balíčku Fit for 55 jsou jen nesmělým začátkem: aby EU omezila globální oteplování na 1,5 °C a splnila své závazky vyplývající z Pařížské klimatické dohody, musí nejpozději do roku 2040 dosáhnout vysoce energeticky účinného hospodářství s nulovými emisemi a plně založeného na obnovitelných zdrojích energie. Studie ukázaly, že takový systém je nejen technologicky možný, ale pro EU také ekonomicky a sociálně výhodný².

Vzhledem k tomu, že lodní doprava představuje přibližně 11 % všech emisí CO₂ z dopravy v EU a 3 až 4 % celkových emisí CO₂ v EU, má stimulace rychlé ekologické transformace námořního odvětví mimořádný význam. Ve skutečnosti se očekává, že pokud nebudou přijata další opatření, emise z námořní dopravy na evropské úrovni se do roku 2050 dále zvýší o 86 % ve srovnání s úrovní v roce 1990³, zatímco přijímání opatření v oblasti energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie zůstane omezené.

Návrh Komise na iniciativu pro námořní paliva FuelEU vychází z dobrých úmyslů, ale postrádá ambice v řadě ohledů, které se zpravodaj snaží řešit, aby poskytl silnější impuls pro spravedlivou ekologickou transformaci celého námořního hodnotového řetězce a pracovní síly.

Evropské námořní odvětví bude hrát vedoucí úlohu při transformaci globálního odvětví námořní dopravy. Ambicí zpravodaje je podpořit a povzbudit úsilí odvětví o energetickou transformaci a zajistit udržitelnou konkurenceschopnost na světovém trhu. Prostřednictvím jasného evropského legislativního rámce a většího úsilí o podporu evropských inovací v námořním odvětví bude náš průmysl posílen.

Podpora provozních a energeticky účinných opatření

Snížení energetické potřeby a zvýšení energetické účinnosti je předpokladem dosažení klimatické neutrality s co nejnižšími náklady⁴. Bohužel doposud žádný právní předpis EU nepodněcuje účinná opatření v oblasti energetické účinnosti v námořním odvětví. To

¹Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC), 2021: Shrnutí pro tvůrce politik. In: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, and B. Zhou (eds.)]. V tisku.

² Viz např. i) CAN Europe “Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario”: <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii) Mark Z. Jacobson (2020). 100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSSBook/WWSSBook.html>; iii) LUT University for SolarPower Europe: [100% Renewable Europe – SolarPower Europe](https://www.solarpower.eu/)

³ Čtvrtá studie IMO o emisích skleníkových plynů

⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

představuje velké riziko pro schopnost tohoto odvětví dosáhnout v dohledné době nulových emisí.

Z tohoto důvodu se zpravodaj řídí pokyny pro uplatňování zásady „energetická účinnost v první řadě“⁵ a zaujímá integrovaný přístup, který zavádí cíl stimulovat rychlé zavádění provozních a energeticky účinných opatření ze strany námořních společností, aby bylo v první řadě zapotřebí co nejméně energie pro různé námořní činnosti. Zrcadlí a doplňuje to, co již odhlasoval Evropský parlament v souvislosti s nařízením o monitorování, vykazování a ověřování (COM(2019)0038)⁶, jehož projednávání v současné době Rada zdržuje. Zpravodaj se domnívá, že tento cíl je obzvláště vhodný pro toto nařízení, které se výslovně zabývá dekarbonizací odvětví.

Cíl snížení emisí na jednotku přepravního výkonu ve skutečnosti pravděpodobně podnítl majitele a provozovatele lodí k zavádění dostupných provozních a energeticky účinných opatření, která podle jejich názoru lépe vyhovují jejich potřebám, 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.

Zpravodaj dále navrhuje přesněji a přiměřeněji odměňovat, a tedy i motivovat energeticky účinnější zdroje energie nebo technologie pohonu pro využití energie na palubě a u nábřeží, aby se dodržovala ustanovení tohoto nařízení.

Posílení cílů snižování emisí skleníkových plynů

Kromě provozních opatření a opatření v oblasti energetické účinnosti je třeba stanovit cíl intenzity emisí skleníkových plynů, který by se postupem času zpříšňoval, aby se stimuloval přechod od fosilních paliv k udržitelným alternativám z obnovitelných zdrojů. Úrovně původně navržené Komisí však nejenže neumožňují dosáhnout nulových emisí, a jsou tak v rozporu se závazkem odvětví vyplývajícím z Pařížské dohody⁷, ale také neumožňují zajistit, aby byly pro dosažení cíle podporovány pouze obnovitelné zdroje.

Podle zpravodaje je zásadní poskytnout silný regulační signál, který bude stimulovat zelené inovace a povzbudí první hráče⁸. Proto navrhuje cestu snižování emisí skleníkových plynů, která je slučitelná s vysoce energeticky účinnou ekonomikou EU plně založenou na obnovitelných zdrojích energie do roku 2040 s využitím nejlepšího dostupného výzkumu. Technologická univerzita v Lappeenranta-Lahti (LUT, Finsko) v současné době dokončuje takové modelování, které také poprvé poskytuje konkrétní cestu k nulovým emisím do roku 2040 pro odvětví námořní dopravy⁹. Tento celkový cíl byl rovněž celosvětově působícími

⁵ Doporučení Komise ze dne 28. 9. 2021 C(2021)7014 Zásada „energetická účinnost v první řadě“: od principů k praxi. Pokyny k uplatňování zásady při rozhodování v odvětví energetiky i mimo něj.

⁶ Změny přijaté Evropským parlamentem dne 16. září 2020 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 za účelem náležitého zohlednění celosvětového systému shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí ([COM\(2019\)0038](#) - C8-0043/2019 - [2019/0017\(COD\)](#))

⁷ Právní doporučení. *Inclusion of emissions from international aviation and shipping in nationally determined contributions*; 2021; E. Dehon, právník; Vydala organizace Transport and Environment (T&E).

⁸ Za povšimnutí stojí první hráči, kteří se zavázali k lodní dopravě s nulovými emisemi do roku 2040 <https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fd8e8131ddd0>

⁹ Greens/ALE & LUT, 2022. předběžné výsledky pro interní analýzy; celá studie bude zveřejněna začátkem jara;

společnostmi a významnými hospodářskými subjekty označen za proveditelný a žádoucí, což představuje zásadní regulační podporu pro přechod odvětví¹⁰.

V souvislosti se zvýšením ambicí a zajištěním toho, aby každý hrál svou spravedlivou roli, zpravodaj navrhuje rozšířit oblast působnosti nařízení tak, aby zahrnovala širokou škálu kategorií lodí s hrubou prostorností nad 400. Původně navrhovaná prahová hodnota ponechává 45 % lodí neregulovaných a výpočty na základě údajů od Marine Benchmark naznačují, že neregulovaných by zůstalo 15 %, nikoli předpokládaných 10 % emisí. V praxi by to znamenalo trvalé vypouštění až 25,8 Mt emisí – srovnatelné s celkovými emisemi CO₂ Dánska v roce 2020 – bez jasného způsobu motivace ke snižování emisí v budoucnosti¹¹. Vzhledem k tomu, že technologie s nulovými emisemi jsou již k dispozici pro menší lodě (zejména ekologické vodíkové palivové články a elektrické baterie), je nezbytné podporovat jejich další zavádění, a tedy i rozvoj trhu s těmito technologiemi, aby se staly dostupnějšími i pro větší lodě.

Podpora využívání udržitelných, obnovitelných zdrojů energie,

Ambicí zprávy výboru ITRE by mělo být stanovení jasného postupu, jak podporovat pouze ty zdroje energie a alternativy paliv, které jsou skutečně udržitelné, obnovitelné a rozšiřitelné.

To vyžaduje holistický přístup, který přesně zohlední emise methanu například z LNG s ohledem na významný potenciál methanu ke krátkodobému globálnímu oteplování. LNG jakožto fosilní palivo, které po celou dobu svého životního cyklu vypouští velké množství methanu a jehož používání jako lodního paliva je pro klima škodlivější než fosilní nafta, kterou nahrazuje, by neměl být příjemcem žádné politické podpory, jak nedávno doporučila i Světová banka¹². Analýza Světové banky rovněž zjistila, že celkové investiční důsledky dvoustupňové konverze (z ropy na LNG a následně z LNG na bezuhlíkové palivo) by mohly dosáhnout dodatečných investičních nákladů ve výši až 186 miliard USD ve srovnání s jednostupňovou konverzí ze současných paliv vyráběných z ropy přímo na bezuhlíkové palivo.

V zájmu zajištění udržitelných obchodních modelů zahrnuje tento holistický přístup také posouzení celého životního cyklu různých technologií, včetně biopaliv. To zahrnuje zohlednění omezené dostupnosti pokročilých biopaliv, poptávky po nich v jiných těžko omezených odvětvích, jako je letectví, a celkových planetárních hranic, v jejichž rámci by nadměrné spoléhání na biopaliva z plodin vedlo k vyšším cenám potravin a významným emisím skleníkových plynů z rozšiřování obdělávané půdy na celém světě¹³.

Zpravodaj proto navrhuje soustředit nástroje politické podpory na ty obnovitelné alternativy, které jsou skutečně udržitelné a rozšiřitelné. Navrhuje také povinný minimální podíl paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a multiplikátor, který by při výpočtu plnění cílů

¹⁰ https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf

¹¹ Organizace Transport & Environment; (2022); *Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals*; https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf

¹² Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. *The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping*. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> Licence: CC BY 3.0 IGO.

¹³ *Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors*; 2021; A. Christensen; <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

intenzity emisí skleníkových plynů zvláště oceňoval investice do tohoto druhu paliv. Tato opatření spolu s omezením mechanismu sdružování na paliva s nulovými emisemi a bezemisní technologie dále posílí ekonomické důvody pro investice v tomto ohledu, a tím zvýší jejich nákladovou konkurenceschopnost a podpoří jejich zavádění.

Zajištění vedoucího postavení a konkurenceschopnosti Evropy

Zpravodaj je pevně přesvědčen, že stanovisko výboru ITRE coby výboru pro průmysl musí ještě více stimulovat vedoucí postavení Evropy v oblasti ekologických technologií v tomto odvětví, a tím i její konkurenceschopnost v celosvětovém odvětví námořní dopravy.

Ambice této zprávy je třeba chápat také jako silný mandát pro EU a její členské státy, aby prosazovaly a podporovaly komplementární řešení stejných nebo vyšších ambicí na úrovni organizace IMO. Prvenství v oblasti regulace je nejen způsob, jak zajistit, aby EU mohla aktivně ovlivňovat celosvětové normy, ale také příležitost zachovat si vedoucí postavení Evropy v oblasti technologií a vytvořit a udržet dobře placená pracovní místa v celém námořním hodnotovém řetězci v Evropě.

Zpravodaj nicméně uznává, že transformace bude pro evropská průmyslová odvětví představovat značnou výzvu, a proto důrazně podporuje návrh, aby se sankční platby prostřednictvím specializovaného fondu pro oceány vrátili zpět do transformace průmyslu. Aby bylo zajištěno optimální využití těchto prostředků, navrhuje zpravodaj v rámci tohoto nařízení blíže specifikovat vyčlenění a účel těchto prostředků, aby byly směřovány tam, kde jsou nejvíce potřeba. To zahrnuje rychlé zlepšení energetické a provozní účinnosti lodí, zavádění bezemisních pohonných technologií poháněných obnovitelnými zdroji energie a využívání paliv z obnovitelných zdrojů, jakož i rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace. Kromě toho se 20 % ročně vybraných pokut použije na ochranu, obnovu a lepší řízení mořských ekosystémů. Tento přístup je v přímém souladu se stálým postojem EP k nařízení o monitorování, vykazování a ověřování (COM(2019)0038).

Posílení transparentnosti, shromažďování a zveřejňování údajů

Pro zajištění úspěšného a účinného prosazování navrhuje zpravodaj posílit zapojení veřejných orgánů a transparentnost vůči veřejnosti. Výraznější role orgánů veřejné správy, a tedy i veřejného dohledu, bude dosaženo tím, že odpovědnost za přidělování a vybírání pokut bude svěřena správním orgánům. Díky lepšímu shromažďování a zveřejňování údajů ve veřejné, otevřené a transparentní databázi se dále zvyšuje možnost veřejnosti, včetně Evropského parlamentu, výzkumných pracovníků a občanské společnosti, kontrolovat dodržování předpisů.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby zohlednil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Název 1

Znění navržené Komisí

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO
PARLAMENTU A RADY

o využívání obnovitelných
a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě
a o změně směrnice 2009/16/ES

(Text s významem pro EHP)

Pozměňovací návrh

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO
PARLAMENTU A RADY

o využívání obnovitelných
a nízkouhlíkových paliv *a zdrojů energie*
v námořní dopravě a o změně směrnice
2009/16/ES

(Text s významem pro EHP)

Pozměňovací návrh 2

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

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. ***Očekává se, že v případě, že nebudou přijata další opatření, zvýší se do roku 2050 emise CO₂ z námořní dopravy na evropské úrovni o 86 % ve srovnání s úrovní roku 1990.*** V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto ***klíčovou*** součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu, ***a její dopady na životní prostředí a klima proto třeba urychleně řešit.*** Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou rovné podmínky nezbytné, ***a***

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.

to i s přihlédnutím ke specifickým vnitrostátním podmínkám vyplývajícím z vnějších faktorů, jako je klima, počasí nebo zeměpisná morfologie. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném, ***předvídatelném*** 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, ***snížení počtu pracovních míst*** a omezení propojení v námořní dopravě pro občany a podniky. ***Je proto nezbytné, aby Unie vytyčila ambiciózní plán pro rychlou ekologickou transformaci námořního odvětví, aby si tak udržela a dále podporovala své celosvětové vedoucí postavení a konkurenční výhodu v oblasti ekologických technologií, služeb a řešení v tomto odvětví a aby vytvářela pobídky k vytváření pracovních míst a transformaci souvisejících hodnotových řetězců.***

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Námořní odvětví zaměstnává 2 miliony Evropanů a přispívá k hospodářství 149 miliardami EUR. Z každého milionu eur vytvořeného v odvětví lodní dopravy vzniká v jiných odvětvích hospodářství Unie 1,8 milionu EUR. Námořní doprava zůstává klíčovým aktivem pro propojení ostrovů a okrajových oblastí kontinentu.

Pozměňovací návrh 4

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 úrovněmi roku 1990. ***Ke stimulaci využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlíkových 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, ***abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.***

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2 a (nový)

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 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 úrovněmi roku 1990. ***Má-li zajistit, aby námořní odvětví dosáhlo do roku 2050 cíle nulových emisí,*** jsou zapotřebí různé doplňkové politické nástroje, ***které nejprve zlepší energetickou a provozní účinnost odvětví a podpoří rychlé zavádění udržitelné energie z obnovitelných zdrojů a její produkci.*** K ***nezbytným změnám,*** vývoji a zavádění technologií musí dojít ***co nejdříve s cílem zajistit, aby Unie směřovala k dosažení svých cílů v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 a klimatické neutrality nejpozději do roku 2050.***

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

(2a) *V současné době je skladba paliv v námořním odvětví zcela závislá na fosilních palivech. Z hlediska hmotnosti tvoří fosilní paliva téměř 40 % samotného námořního obchodu. Téměř výhradní závislost na fosilních palivech a pomalé zavádění opatření v oblasti energetické účinnosti a snižování emisí v tomto odvětví představují velké riziko pro klima a schopnost tohoto odvětví dosáhnout v dohledné době nulových emisí. Co je však důležité, kombinace vypouštění/úniků CO₂ a methanu v průběhu celého životního cyklu paliva, od výroby až po spalování („well-to-wake“ tj. od vrtu po brázdu za lodí), může mít velmi škodlivé dopady na klima.*

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 b (nový)

(2b) *Methan je silný skleníkový plyn, jehož skleníkový efekt za období 20 let je více než 80krát silnější než u CO₂, což z něj činí druhý nejvýznamnější skleníkový plyn a zároveň znečišťující prekurzor přízemního ozonu (O₃), který přispívá k současnému globálnímu oteplování přibližně ze čtvrtiny. 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. Vzhledem k tomu, že větší transparentnost ohledně krátkodobých dopadů emisí methanu na*

globální oteplování by pomohla lépe informovat politiky Unie v oblasti klimatu, měla by Komise ve svých zprávách rovněž analyzovat možné důsledky použití dvacetiletého časového horizontu pro potenciál globálního oteplování jako doplňku časového rámce v délce 100 let, který se v současnosti používá v souladu s pokyny UNFCCC pro inventury skleníkových plynů.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) V souvislosti s přechodem na **obnovitelná a nízkouhlíková 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 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

Pozměňovací návrh

(3) V souvislosti s přechodem na **obnovitelné** 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***. Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy Unie mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva, ***což by mohlo rovněž přispět k riziku ztráty konkurenceschopnosti přístavů Unie vůči přístavům mimo Unii***. 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

podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.

z nich. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3b) Na odvětví námořní dopravy mají dopad další legislativní návrhy, které jsou součástí balíčku „Fit for 55“, přijaté v rámci Zelené dohody pro Evropu, včetně ustanovení obsažených v návrhu nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie, začlenění námořního odvětví do systému EU ETS a revize směrnice o zdanění energie. V zájmu stanovení ambiciózního, stabilního a předvídatelného legislativního rámce lodního ekosystému, zejména v zájmu

nezbytného exponenciálního rozvoje, výroby a zavádění udržitelných technologií z obnovitelných zdrojů a alternativních námořních paliv, jakož i v zájmu zavádění odpovídající infrastruktury, je důležité zajistit soudržnost všech těchto návrhů. Je nezbytné přilákat a rozvíjet průmyslový hodnotový řetězec pro tyto udržitelné technologie a alternativní námořní paliva z obnovitelných zdrojů v rámci Unie, vytvářet průmyslové, pracovní a výzkumné příležitosti ve všech členských státech a zajistit vedoucí postavení Unie ve světě a její konkurenční výhodu. V tomto ohledu by vytvoření výzkumného střediska EU pro udržitelné technologie a alternativní námořní paliva z obnovitelných zdrojů mohlo přispívat ke koordinaci zúčastněných stran, výzkumných pracovníků a občanské společnosti a spolufinancování projektů.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(5a) Aby byly zajištěny rovné podmínky pro lodě, které byly postaveny za účelem provozu ve vodách pokrytých ledem, na jejich cestě do přístavů členských států, z nich nebo mezi nimi, měly by být při výpočtu snížení emisí skleníkových plynů na základě jednotlivých plavidel, jakož i v údajích monitorovaných a vykazovaných na základě nařízení EU 2015/757^{1a} zohledněny konkrétní informace týkající se ledoborní třídy lodi a její plavby v ledu.

^{1a} 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

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(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.

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 **časově pronajímaných plavidel nebo plavidel** typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její **obchodní** provoz **a nese odpovědnost za platbu paliva spotřebovaného touto lodí**, 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.

Pozměňovací návrh 12

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 směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001²² a jeho distribuci směrnicí 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 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku nebo cíle týkající se uhlíkové

Pozměňovací návrh

(8) Vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení vyžaduje koordinovaný přístup k sladění nabídky a poptávky a zajištění vhodné distribuční infrastruktury. ***Další rozvoj těchto nových paliv by měly usnadnit vhodné pobídky a úspory z rozsahu na straně nabídky.*** Zatímco současný evropský regulační rámec již částečně upravuje výrobu paliva směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001²² a jeho distribuci směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU, je také zapotřebí nástroj, který zajistí rostoucí úroveň poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech ***a dalších obnovitelných zdrojích energie.***

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).

Pozměňovací návrh

(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.

náročnosti činností **mohou podpořit některá** zlepšení energetické **a provozní** 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 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) V souladu s doporučením Komise ze dne 28. září 2021 nazvaným „Energetická účinnost v první řadě: od principů k praxi. Pokyny a příklady pro uplatňování této zásady při rozhodování v odvětví energetiky i mimo něj“, je třeba, aby různé námořní činnosti vyžadovaly co nejméně energie, a to kromě podpory přechodu na udržitelná paliva z obnovitelných zdrojů. Ve své první zprávě o fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit a kvantifikovat provozní a energetickou účinnost dosaženou v námořním odvětví na základě příslušných návrhů „Fit for 55“ a v případě nedostatečných opatření by měla zvážit možné změny tohoto nařízení tak, aby zahrnovala zvláštní ustanovení, která by pobízela majitele lodí a jejich provozovatele k provádění dostupných opatření v oblasti provozní a energetické účinnosti podle jejich potřeb, jako je pomalá plavba, optimalizace rychlosti a plánování, větrný pohon, protihnilobné nátěry, elektrifikace z obnovitelných zdrojů a skladování energie, ale také digitalizace a optimalizace logistiky. Stejně důležité jako odměňování, tzn. pobídky využívání energeticky účinnějších

zdrojů energie nebo pohonných technologií pro energii používanou na moři a v kotvištích k dosažení souladu s ustanoveními tohoto nařízení, je i to, aby byly pokyny pro „energetickou účinnost v první řadě“ správně prováděny.

Pozměňovací návrh 15

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) **Vzhledem k tomu, že technologie s nulovými emisemi nemusí být ve velmi krátkém časovém horizontu k dispozici, měly by se politické** zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech **zakládat na cílech** a respektovat zásadu **„energetická účinnost v první řadě“**. Měly by proto být stanoveny meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, **které by měly rovněž zajistit řádné uznání energetické účinnosti a udržitelnosti** jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie. **Kromě toho jsou vhodné zvláštní pobídky, které podpoří rozšiřování a zavádění paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, jež mají hrát klíčovou úlohu při dekarbonizaci v případě, kdy při využívání lodní dopravy nejsou k dispozici energeticky účinnější a udržitelnější alternativy, jako je přímá elektrifikace založená na obnovitelných zdrojích.**

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) **Měl** by být podporován rozvoj a zavádění obnovitelných

Pozměňovací návrh

(11) **Přednostně by měl** být podporován rozvoj a zavádění **nejudržitelnějších**

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.

obnovitelných a nízkouhlíkových paliv s vysokým potenciálem **v oblasti energetické účinnosti, jakož i s** potenciálem pro inovace a růst, aby byly splněny potřeby **nejobtížněji odstranitelných typů využití námořních činností**. To podpoří vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivy a v krátkodobém i dlouhodobém horizontu zajistí dostatečné dodávky udržitelných **obnovitelných a nízkouhlíkových** 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. 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 **zahájení dekarbonizace** námořní dopravy již v krátkodobém horizontu.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(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. Nezpůsobilost paliv na bázi potravinářských a krmných plodin podle tohoto nařízení proto rovněž minimalizuje

Pozměňovací návrh

(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. Nezpůsobilost 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*.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(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

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 vývoje v oblasti fosilních paliv*.

Pozměňovací návrh

(14) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv *z obnovitelných zdrojů* a energetických řešení pro námořní dopravu *a rovněž dlouhá průměrná životnost lodí v délce 25 až 30 let* vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce *projednaného se zúčastněnými stranami a občanskou společností, který usnadní* 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 *alternativních* paliv a energetických řešení

a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv.

založených na obnovitelných zdrojích pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový rámec by měl definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí **až do dosažení cíle nulových emisí v roce 2050**. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odražely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(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 by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie **na moři i v kotvištích**, jako je vítr, **solární energie** nebo elektřina.

Pozměňovací návrh 20

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

Pozměňovací návrh

(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 **v kapalném i plynném**

pouze pomocí standardních emisních faktorů, jak stanoví toto nařízení.

stavu by však měla být hodnocena pouze pomocí standardních emisních faktorů, **kte**ré by měly být pravidelně aktualizovány na základě nejnovějšího technologického a vědeckého vývoje, jak stanoví toto nařízení. **Použití skutečných a certifikovaných emisních faktorů pokrývajících podíl úniku emisí „tank-to-wake“ (od palivové nádrže lodi po brázdu za lodí) u fosilních paliv by mohlo být v budoucnu povoleno za předpokladu, že Komise prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci zavede odpovídající mechanismus certifikace a ověřování.**

Pozměňovací návrh 21

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, **černý uhlík**, 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, **černého uhlíku** a oxidů dusíku, měl by být limit stanovený tímto nařízením vyjádřen jako „ekvivalent CO₂“. **Komise by měla referenční hodnotu vypočítat nejpozději do prosince 2022, přičemž by tato hodnota měla odpovídat průměrné intenzitě skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí flotily v roce 2020 stanovené na základě údajů monitorovaných a vykazovaných v rámci nařízení (EU) 2015/757, a to s použitím metodiky a standardních hodnot stanovených v přílohách I a II tohoto nařízení.**

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 19

(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.**

(19) Využívání obnovitelných zdrojů energie a alternativního pohonu, **mimo jiné také větrné** 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 měření není technicky možné, pomocí nejlepších dostupných odhadů. Mezinárodní námořní organizace (IMO) poskytuje určité pokyny pro nakládání s inovativními technologiemi v oblasti energetické účinnosti^{1a}, mimo jiné pro odhad energie z větrného pohonu a v současnosti jsou rozvíjeny další metody posuzování.**

1a POKYNY PRO ZACHÁZENÍ S INOVATIVNÍMI TECHNOLOGIEMI V OBLASTI ENERGETICKÉ ÚČINNOSTI PRO VÝPOČET A OVĚŘOVÁNÍ DOSAŽENÝCH HODNOT EEDI A EEXI (2021) (MEPC.1/oběž. 896)

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Bod odůvodnění 20

(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

(20) **Odhaduje se, že znečištění ovzduší způsobené loděmi (oxidy síry, oxidy dusíku a částice) má ročně v Unii na svědomí přes 50 000 úmrtí a pro pobřežní oblasti a přístavní města je závažným**

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.

problémem. Proto by měly být uloženy konkrétní a přísné povinnosti týkající se snížení emisí z lodí **v kotvištích**, 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 **a následně by se měly řešit emise ze všech zbývajících lodí, aby se co nejdříve zlepšila kvalita ovzduší v pobřežních oblastech**.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(20a) Vzhledem k tomu, že černý uhlík je druhým největším přispěvatelem k oteplování klimatu způsobenému loděmi, mohla by opatření na snížení jeho využívání přispět k řešení jak problému znečištění ovzduší, tak i změny klimatu. Stanovení přísné intenzity emisí skleníkových plynů, vytvoření pobídek pro provozní a energetickou účinnost a započítávání černého uhlíku do cíle týkajícího se intenzity emisí skleníkových plynů by mohlo pomoci ke snížení emisí CO₂ i černého uhlíku. Komise by ve svých zprávách měla posoudit, zda by mohla být zapotřebí další opatření k řešení uvolňování černého uhlíku v Arktidě nebo v její blízkosti.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

(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 26

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 21 a (nový)

(21) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi ***v kotvišti*** a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou ***v kotvišti***. Dodávky elektřiny z pevniny ***představují stále užitečnější zdroj energie, který je k dispozici lodím v kotvišti, a bude tak čistý, jako je podíl energie z obnovitelných zdrojů v skladbě elektřiny v EU.*** 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 ***a pobídky***, které by nařizovaly využívání dodávek elektřiny z pevniny ***všem lodím, na něž se vztahuje toto nařízení.***

(21a) Koordinace mezi přístavy, provozovateli lodí a všemi příslušnými zúčastněnými stranami má zásadní význam pro zajištění optimálního využívání dodávek elektřiny z pevniny. Provozovatelé lodí by měli zejména poskytnout přístavu určení přiměřené a včasné informace o svém záměru využívat dodávky elektřiny z pevniny a o svých odhadovaných potřebách v oblasti energie, zejména v případě, kdy jejich potřeby překračují potřeby odhadované pro kategorii dané lodí, aby tak bylo zajištěno předvídatelné využití elektrické sítě. Členské státy by měly úzce spolupracovat s příslušnými zúčastněnými

stranami s cílem zajistit, aby byly provedeny nezbytné investice a zajištěna dostatečná kapacita a stabilita sítě. Povinnost přístavů poskytovat dodávky elektřiny z pevniny by měla být doplněna odpovídající povinností lodí připojit se k této dobíjecí infrastruktuře v kotvištích, aby se zajistila efektivita a zabránilo se uvíznutí aktiv.

Aby se zabránilo neslučitelnosti mezi pobřežními zařízeními na palubě a v přístavech, měla by Komise poskytnout nezbytnou podporu k zajištění toho, aby plavidla a přístavy uplatňovaly všechny stávající a budoucí požadavky na normalizaci, zejména pokud jde o konverzi elektrické frekvence, je-li to vyžadováno.

Pozměňovací návrh 27

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 zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů na palubě, baterie a výměna baterií.** Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je z **hlediska znečištění ovzduší a snížení emisí skleníkových plynů** rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny, měla by být loď od využívání dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 23

(23) Výjimky z využívání dodávek elektřiny z pevniny by měly být stanoveny také z řady objektivních důvodů, ověřených řídicím orgánem přístavu určení a **omezených** na neplánované zastávky v přístavu z důvodu bezpečnosti nebo záchrany života na moři, **krátkodobá zdržení lodí u nábreží po méně než dvě** hodiny, neboť to je minimální doba potřebná pro připojení, a na použití palubní výroby energie v nouzových situacích.

(23) Výjimky z využívání dodávek elektřiny z pevniny by měly být stanoveny také z řady objektivních důvodů ověřených řídicím orgánem přístavu určení, **provozovatelem terminálu a/nebo příslušným orgánem, a to v závislosti na modelu správy přístavů v různých členských státech. Tyto výjimky by měly být omezeny** na neplánované zastávky v přístavu z důvodu bezpečnosti nebo záchrany života na moři, **na krátkodobé pobyty lodí v kotvištích kratších** než dvě hodiny, neboť to je minimální doba potřebná pro připojení, a na použití palubní výroby energie v nouzových situacích.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

(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 nábreží 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.

(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 nábreží 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 **do roku 2040**, aby byla zajištěna možnost příležitostných změn plánů zastávek v přístavu a zastávek v přístavu s nekompatibilním zařízením na poslední

chvíli. *S cílem dále motivovat k využívání dodávek elektřiny z pevniny by členské státy měly provést ustanovení článku 14 směrnice (EU).../... [směrnice o zdanění energie], která stanoví úplné nebo částečné osvobození elektřiny dodávané přímo plavidlům kotvicím v přístavech nebo do mobilních baterií plavidel dobíjených v kotvištích.*

Pozměňovací návrh 30

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

(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 a námořním **a správním** orgánům.

Pozměňovací návrh 31

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

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 **nebo přítomnosti** technologií podporovaných větrem, 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.

plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě, **technické specifikace** technologií podporovaných větrem **nebo jakýchkoliv 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. **Informace týkající se plavby v ledu a jiné relevantní informace o plavidlech ledové třídy je třeba nahlásit, aby se uplatnila specifická metoda stanovená v přílohách.**

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení Bod odůvodnění 26 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(26a) Mělo by být podporováno používání technologií distribuované účetní knihy, aby se postupy monitorování a podávání zpráv stanovené v souladu s tímto nařízením staly bezpečnějšími, přesnějšími a lépe sledovatelnými pro účely ověřování.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29

(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 **v kotvišti a kvóty pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Ověřovatel by měl také každý rok zvláště vypočítat celkový objem každého druhu paliva nebo energie spotřebovaných v kotvišti a na moři, včetně každého spotřebovaného náhradního zdroje energie, jako je elektřina a větrná nebo solární energie.** 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.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

(30) Komise by měla zřídit elektronickou databázi, **kteřá 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

(30) Komise by měla zřídit **centrálně spravovanou** elektronickou databázi **pro zaznamenání výkonnosti** každé lodě, **jakož i pro shromaždění údajů o spotřebě energie, sankcích, flexibilitách a výjimečností a dalších relevantních informacích** a zajistit její fungování **a soulad s tímto nařízením**. Aby se usnadnilo podávání zpráv a omezila administrativní zátěž pro společnosti, ověřovatele a další uživatele, měla by tato

pro účely nařízení (EU) 2015/757.

elektronická databáze vycházet ze stávajícího modulu THETIS-MRV a zohlednit možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757. ***V zájmu zvýšení transparentnosti a současného snížení administrativní zátěže pro majitele a provozovatele lodí by ověřovatelé měli shromažďovat údaje o dodržování předpisů nahlášené majiteli a provozovateli lodí na úrovni jednotlivých lodí. 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 ekologickou transformaci námořního odvětví.***

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí

(31) Soulad s tímto nařízením bude záviset na prvcích, které by společnost nemusela být schopna ovlivnit, jako jsou problémy související s dostupností nebo kvalitou paliva. Společnosti by proto měly disponovat určitou flexibilitou, která jim v rámci bilance souladu umožní převést přebytek z jednoho roku do druhého nebo si předběžný přebytek v určitých mezích vypůjčit z následujícího roku. Na využívání dodávek elektřiny z pevniny ***u nábřeží***, které má velký význam pro místní kvalitu ovzduší v přístavních městech a pobřežních oblastech, by se podobná ustanovení o flexibilitě neměla vztahovat.

Pozměňovací návrh

(31) Soulad s tímto nařízením bude záviset na prvcích, které by společnost nemusela být schopna ovlivnit, jako jsou problémy související s dostupností nebo kvalitou paliva. Společnosti by proto měly disponovat určitou flexibilitou, která jim v rámci bilance souladu umožní převést přebytek z jednoho roku do druhého nebo si předběžný přebytek ***generovaný energií z obnovitelných zdrojů*** v určitých mezích vypůjčit z následujícího roku. Na využívání dodávek elektřiny z pevniny ***a všech ostatních technologií s nulovými emisemi v kotvištích***, které mají velký význam pro místní kvalitu ovzduší v přístavních městech a pobřežních oblastech, by se podobná ustanovení o flexibilitě neměla vztahovat.

Pozměňovací návrh 36

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, 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 37

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 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.

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 týkajícími se paliv z obnovitelných zdrojů nebiologické povahy a** požadavky na využívání dodávek elektřiny z pevniny **v kotvišti**. Ověřovatelé by měli o vydání těchto dokumentů informovat Komisi.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 35

(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 39

Návrh nařízení Bod odůvodnění 36

(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 znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawatttech 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.

(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 **větší než hodnota** obnovitelného a nízkouhlíkového paliva, které měly lodě použít ke splnění požadavků nařízení, a **než náklady na tato paliva**.

(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 znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawatttech 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 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.

Pozměňovací návrh 40

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

(37) Výnosy z platby sankcí by měly **plně reinvestovány do námořního odvětví a využity na** podporu **jeho ekologické spravedlivé transformace prostřednictvím rychlého zvyšování energetické a provozní účinnosti lodí, a to i v námořní dopravě na krátké vzdálenosti a v přístavech, na zavádění technologií pohonu s nulovými emisemi** a **zavádění udržitelného využívání obnovitelných zdrojů energie, včetně větrné energie, usnadnění výstavby souvisejících zařízení na doplňování paliva a bodů elektrického připojení v přístavech, a měly by tak pomoci** provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. **Souběžně s tím by příjmy měly být rovněž použity na podporu přesunu pracovníků, 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 potřebné zejména pro přechodový výcvik námořních plavidel a kapitánů, a měly by se rovněž zaměřit na přínosy a zvýšení účinnosti pomalé plavby, optimalizaci tras a logistiky nákladu, jakož i na zvyšování povědomí o mořských ekosystémech a problému odpadu v mořích.** Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do **fondu pro oceány** uvedeného v **článku [XX]** směrnice 2003/87/ES **a přidělovány pro projekty v námořním odvětví v souladu s cíli stanovenými v tomto nařízení. Fakticky by 20 % ročních vybraných příjmů mělo být použito 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 energie z moří.

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí

(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 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

(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 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 42

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

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 **změny týkající se definování nebo aktualizace norem pro měření a**

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 věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

započítávání náhradních zdrojů energie, změnu seznamu emisních faktorů „well-to-wake“, *výpočet ekvivalentu CO2 emisí, a to i pro černý uhlík*, změnu seznamu použitelných technologií s nulovými emisemi *v kotvišti*, kritérií pro jejich použití *nebo měření jejich příspěvku k energetické bilanci lodí s cílem definovat vzorové monitorovací plány*, úpravu sankčního koeficientu *a vzorců*, 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 věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 40 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(40a) Klimaticky neutrální technologie v námořním odvětví se rychle vyvíjejí v oblasti výzkumu a vývoje. Do ... [dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost] by Komise měla vypracovat zprávu analyzující vývoj technologií s nulovými emisemi v kotvištích a palivových technologiích s nulovými emisemi, a to jak v oblasti výzkumu a inovací, tak na trhu.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení Bod odůvodnění 41

Znění navržené Komisí

(41) Pro zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁷. ***Při stanovování vzorů standardizovaných plánů monitorování, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování, prostřednictvím prováděcích aktů by Komise měla vzít v úvahu možnost opětovného použití informací a údajů shromážděných pro účely nařízení (EU) 2015/757.***

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí

(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 s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO

Pozměňovací návrh

(41) Pro zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁷.

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Pozměňovací návrh

(42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví ***by mohl být*** upřednostňován globální přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by mohl být z důvodu širší působnosti považován za účinnější. ***To by nemělo Unii bránit v tom, aby byla ambicióznější než mezinárodní normy.*** V této souvislosti a s cílem ***zvýšit ambice a*** usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace (***IMO***) by Komise měla sdílet příslušné informace

předkládat **náležitě 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 **návrhy prosazující celosvětové přijetí opatření obsažených v tomto nařízení. Unie musí pokračovat ve svém úsilí o prosazování ambicióznějších cílů v oblasti dekarbonizace námořní dopravy v rámci IMO**. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu **a prokáže-li se jako účinnější a ambicióznější** v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem je případně sladit s mezinárodními pravidly.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení Bod odůvodnění 42 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(42a) Kromě zásad subsidiarity a proporcionality by se přezkumný postup měl řídit zásadou „jeden předpis přijmout – jeden zrušit“. Tato zásada je důležitým nástrojem, který má řešit administrativní a regulační zátěž a měla by být doplněna kvalitativními opatřeními, aby byla zajištěna účinná tvorba právních předpisů, které obstojí i v budoucnu, a to v souladu s dlouhodobými cíli Unie.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení Bod odůvodnění 43 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(43a) Vzhledem k tomu, že je důležité řešit zvláštní potřeby ostrovů a odlehlých oblastí Unie, a s ohledem na zajištění propojenosti by měla být v odvětví námořní kobotáže 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 48

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

*aa) 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, a povinnost využívat dodávky od dodavatelů námořních paliv;
a*

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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.

a to s cílem *vytvořit pobídky pro energeticky účinnější provoz v lodní dopravě a zvýšit stabilní dodávky a* využívání *nízkouhlíkové energie a energie* z obnovitelných zdrojů a z náhradních zdrojů *v námořní dopravě* v celé Unii a *dosáhnout nejpozději do roku 2050 nulových emisí v tomto odvětví, v souladu s cíli Unie v oblasti klimatické neutrality a cíli Pařížské dohody, a* současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu, *k nimž by mohlo dojít také ze strany provozovatelů ze třetích zemí.*

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 a (nový)

PE704.703v04-00

38/108

AD\1259339CS.docx

Toto nařízení se vztahuje na všechny dodavatele paliv, pokud jde o obnovitelná paliva nebiologického původu dodávaná lodím spadajícím do oblasti působnosti tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2 a 1 (nový)

Členské státy mohou do 31. prosince 2029 stanovit výjimku od ustanovení odst. 1 písm. b) pro osobní lodě typu ro-ro a osobní lodě typu ro-ro vplouvající do přístavů ostrovů ve stejném členském státě s méně než 50 000 osobami s trvalým pobytem podle posledního oficiálního vnitrostátního sčítání obyvatel. Členské státy oznámí Komisi trasy, lodě a ostrovy, na které se vztahuje výjimka, jakož i případné změny týkající se těchto tras, lodí a ostrovů.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. a

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

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 53

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. f a (nové)

fa) „nízkouhlíkovými palivy“ nízkouhlíková paliva, jak jsou definována v článku...směrnice (EU) .../... ve [směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plyny z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem COM/2021/803].

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. g

Znění navržené Komisí

g) „technologií 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), methan (CH₄), oxid dusný (N₂O), oxidy síry (SO_x), oxidy dusíku (NO_x) **a** tuhé znečišťující látky;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 55

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 56

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ia) „oblastí přístavu“ oblast přístavu, jak je definována v čl. 2 písm. r) směrnice 2009/45;

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. i b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ib) „dodavatelem námořních paliv“ dodavatel paliva ve smyslu definice uvedené v čl. 2 odst. 2 bodě 38 směrnice (EU) 2018/2001, který dodává lodní palivo v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu;

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. k

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

k) „společností“ majitel lodi nebo jakákoli jiná organizace či osoba, jako je správce, nájemce časově pronajímaných plavidel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“ (tzn. bez posádky), která od majitele lodi převzala odpovědnost za obchodní provoz lodi a je odpovědná za úhradu paliva

spotřebovaného lodí;

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. n

Znění navržené Komisí

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**;

Pozměňovací návrh

n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v **mega joulech** (MJ), které loď používá k pohonu a provozu jakéhokoli palubního zařízení na moři nebo **v kotvišti bez dodatečné energie spotřebované z důvodu technických vlastností lodí 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 za ledových podmínek;**

Pozměňovací návrh 60

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 lodí 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 **pevných, plovoucích a mobilních** instalací na lodi a na břehu, při přímém napájení hlavního distribučního rozvaděče pro napájení lodí během postoje, pracovní zátěž nebo nabíjení sekundárních baterií;

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. y

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. z

Znění navržené Komisí

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;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. ee a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eea) „správním orgánem ve vztahu k rejdařské společnosti“:

i) v případě společnosti registrované v členském státě členský stát, ve kterém je společnost registrována;

ii) v případě společnosti, která není registrována v členském státě, členský stát s největším odhadovaným počtem zastávek v přístavu z plaveb uskutečněných touto společností v posledních dvou sledovaných letech, které spadají do oblasti působnosti stanovené v článku 2;

iii) v případě společnosti, která není registrována v členském státě a která v předchozích dvou sledovaných letech

neuskutečnila žádnou plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 2, se správním orgánem rozumí členský stát, z něhož společnost vyplula na první plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 2.

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. ee b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eeb) „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 65

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. ee c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eec) „plavbou v ledových podmínkách“ se rozumí plavba lodi, která má ledovou třídu v mořské oblasti při okraji ledu.

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. ee d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eed) „okrajem ledu“ se v souladu s bodem 4.4 nomenklatury WMO moře a ledu z března 2014 rozumí hranice jakéhokoli druhu mezi otevřeným mořem a mořským ledem jakéhokoli druhu, at' už rychlým nebo unášeným;

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 4 – název

Znění navržené Komisí

Mez intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 3

Znění navržené Komisí

— -13 % od 1. ledna 2035,

Pozměňovací návrh

— -25 % od 1. ledna 2035,

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 4

Znění navržené Komisí

— -26 % od 1. ledna 2040,

Pozměňovací návrh

— -50 % od 1. ledna 2040,

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 5

Znění navržené Komisí

— -59 % od 1. ledna 2045,

Pozměňovací návrh

— -75 % od 1. ledna 2045,

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 6

Znění navržené Komisí

— -75 % od 1. ledna 2050.

Pozměňovací návrh

— -100 % od 1. ledna 2050.

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

[*: Referenční hodnota, **jejíž výpočet bude proveden v pozdější fázi legislativního postupu, odpovídá** průměrné intenzitě skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí flotily v roce 2020 stanovené na základě údajů monitorovaných a vykazovaných v rámci nařízení (EU) 2015/757, a to s použitím metodiky a standardních hodnot stanovených v příloze I **uvedeného** nařízení.]

Pozměňovací návrh

[*: Referenční hodnota **bude vypočítána do 31. prosince 2022 a bude odpovídat** průměrné intenzitě skleníkových plynů z energie použité na palubě lodí flotily v roce 2020 stanovené na základě údajů monitorovaných a vykazovaných v rámci nařízení (EU) 2015/757, a to s použitím metodiky a standardních hodnot stanovených v příloze I **a v příloze II tohoto** nařízení.]

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Roční podíl obnovitelných paliv nebiologického původu na energii spotřebované na palubě lodí během vykazovaného období dosahuje alespoň těchto hodnot:

– 2 % od 1. ledna 2030;

– 6 % od 1. ledna 2035.

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 b (nový)

2b. Dodavatelé námořního paliva zajistí, aby celkový objem paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu prodaného v průběhu roku lodím v přístavech Unie splňoval hodnoty a data použití stanovená v odstavci 2a, aby bylo možné lodím poskytovat potřebné palivo;

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3

3. Intenzita skleníkových plynů z energie **použité** na palubě lodi se vypočítá jako množství emisí skleníkových plynů na jednotku energie podle metodiky uvedené v příloze I.

3. Intenzita skleníkových plynů z energie **spotřebované** na palubě lodi se vypočítá jako množství emisí skleníkových plynů na jednotku energie podle metodiky uvedené v příloze I, **včetně korekčního faktoru pro lodě ledové třídy, přičemž se odečte vyšší spotřeba paliva spojená s plavbou v ledu. Jako základ pro výpočet emisních faktorů jsou poskytnuty standardní hodnoty v příloze II.**

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3 a (nový)

3a. Komisi je svěřena pravomoc přijmout akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy I s cílem vložit nebo aktualizovat s ohledem na vědeckotechnický pokrok referenční normy pro přesné měření a započítávání příspěvku náhradních zdrojů energie.

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

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 na základě nejlepších dostupných vědeckých a technických poznatků co nejreprezentativnější, pokud jde o skutečné emise*, zahrnout emisní faktory *od vrtu po brázdu za lodí (well-to-wake)* související s *černým uhlíkem a* jakýmikoli novými zdroji energie, *pravidelně aktualizovat* stávající emisní faktory *stávajících zdrojů energie, a to s cílem zajistit* soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními předpisy Unie v oblasti energetiky, *životního prostředí a klimatu, jakož i zohlednit nejnovější technologický, vědecký a obchodní vývoj.*

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení
Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. *Od 1. ledna 2030 se lod' u nábřeží* v přístavu určení, který spadá do jurisdikce členského státu, připojí k dodávkám elektřiny z pevniny a *u nábřeží* je využije pro všechny energetické potřeby.

Pozměňovací návrh

1. *Lod' v kotvišti v oblasti přístavu* v přístavu určení, který spadá do jurisdikce členského státu, *se* připojí k dodávkám elektřiny z pevniny a *v kotvišti* je využije pro všechny energetické potřeby.

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení
Čl.

Pozměňovací návrh

2. *Odstavec 1 se vztahuje na:*

2. *Od 1. ledna 2030 se odstavec 1*

vztahuje na:

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) loď pro dopravu hromadného nákladu;

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – písm. b b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

bb) ropné tankery;

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Odstavec 1 se použije na všechny zbylé lodě spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení od 1. ledna 2035.

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) které musí uskutečnit neplánovanou zastávku v přístavu z důvodů bezpečnosti nebo záchrany života na moři;

c) které musí uskutečnit neplánovanou zastávku v přístavu z důvodů bezpečnosti nebo záchrany života na moři ***nebo v nouzových situacích nebo za okolností vyšší moci;***

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 – písm. e

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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.

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 **v kotvišti** odkazy na nové technologie **nebo změnit kritéria pro jejich použití**, pokud jsou tyto nové technologie **nebo jiná kritéria pro použití** shledány jako rovnocenné technologiím uvedeným v dotčené příloze **nebo lepší, pokud jde o snižování emisí**, s ohledem na vědeckotechnický pokrok **a také na vývoj právních předpisů Unie v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky.**

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Řídicí orgán přístavu určení rozhodne, zda se uplatní výjimky

Pozměňovací návrh

5. Řídicí orgán přístavu určení **nebo případně provozovatel terminálu či**

stanovené v odstavci 3, a vydá nebo odmítne vydat osvědčení v souladu s požadavky stanovenými v příloze IV.

příslušný orgán rozhodne, zda se uplatní výjimky stanovené v odstavci 3, a vydá nebo odmítne vydat osvědčení v souladu s požadavky stanovenými v příloze IV.

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 6

Znění navržené Komisí

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).***

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. ***Od 1. ledna 2040 se již nepoužijí výjimky uvedené v odst. 3 písm. d).***

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7a. Provozovatelé lodí předem informují přístavy, do nichž připlouvají, o svém úmyslu připojit se k elektřině z pevniny a poskytnou informace o množství energie, které potřebují během dané zastávky, a o zařízení pro napájení na palubě.

Komise poskytne veškeré nezbytné pokyny, aby zajistila kompatibilitu mezi zařízeními na palubě a zařízeními pro elektřinu z pevniny, zejména pokud jde o konverzi elektrické frekvence. Do 1. ledna 2025 přijme Komise prováděcí akt, kterým stanoví obsah, formát a lhůty, v nichž mají provozovatelé lodí poskytovat orgánům přístavu informace požadované

v tomto odstavci.

Pozměňovací návrh 89

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

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 90

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním a přesným způsobem, aby ověřovatel mohl určit intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi.

Pozměňovací návrh

4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním, **úplným** a přesným způsobem, aby ověřovatel mohl určit intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi, **podíl paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a jakékoliv další informace vyžadované pro splnění požadavků tohoto nařízení.**

Pozměňovací návrh 91

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 92

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 93

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

5. Při provádění činností monitorování a vykazování stanovených v člancích 7, 8, 9 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, případně i včetně jejich kapacity vyjádřené v megajoulech (MJ)***;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. f

Znění navržené Komisí

f) popis postupů pro monitorování spotřeby paliva lodě a energie dodávané náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi, jak je uvedeno v příloze III;

Pozměňovací návrh

f) popis postupů pro monitorování **a započítání** spotřeby paliva lodě a energie dodávané náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi **v kotvišti**, jak je uvedeno v příloze III;

Pozměňovací návrh 95

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 metody, jež má být použita k **předcházení nedostatkům v údajích a k** určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů, **jakož i metody pro identifikaci chyb v údajích**;

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. l

Znění navržené Komisí

l) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti o provedených revizích.

Pozměňovací návrh

l) záznamový list revizí, v němž se zaznamenávají všechny podrobnosti o provedených revizích;

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. l a (nové)

la) informace o ledové třídě lodě, pokud má být dodatečná energie v souvislosti s ledovou třídou lodi vyjmuta z výpočtu energie použité na palubě;

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. l b (nové)

lb) popis postupu monitorování vzdálenosti ujeté v průběhu celé plavby a při plavbě v ledových podmínkách, datum a čas, kdy tyto podmínky panují, spotřeba paliva a energie dodaná náhradními zdroji energie nebo technologií s nulovými emisemi podle přílohy III při plavbě v ledových podmínkách, pokud má být dodatečná energie vyplývající z plavby v ledových podmínkách vyňata z výpočtu energie spotřebované na palubě.

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 4

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 na základě šablon, včetně technických pravidel pro jejich jednotné uplatňování a používání.*

Pozměňovací návrh 100

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 101

Návrh nařízení
Čl. 8 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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.

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 102

Návrh nařízení
Čl. 9 – odst. 1 – větě

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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:

1. Pokud mají být pro účely uvedené v **článku 4** 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, **a další paliva nebo plyny**, platí následující pravidla:

Pozměňovací návrh 103

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, které splňují prahové hodnoty úspor emisí skleníkových plynů stanovené v čl. 27 odst. 3 směrnice (EU) 2018/2001 ***a v souvisejících aktech v přenesené pravomoci o adicionalitě a metodice pro výpočet skleníkových plynů***, se určí podle metodik stanovených v uvedené směrnici;

Pozměňovací návrh 104

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, která nejsou v souladu s písmenem b), ***a jakákoliv jiná syntetická paliva na bázi vodíku nebo vodíkového typu***, mají stejné emisní faktory jako nejméně příznivý způsob výroby fosilních paliv pro daný druh paliv

Pozměňovací návrh 105

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 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 106

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 **se u obnovitelných a nízkouhlíkových paliv odchýlit** od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány laboratorním testováním **či** přímým měřením emisí **na základě stávajících systémů certifikace a ověřování stanovených směrnicí (EU) 2018/2001 a směrnicí (EU) .../... [směrnice o plynu (EU) XX/XXXX]. Účinnost fosilních paliv se vyhodnocuje pouze pomocí standardních emisních faktorů, jak stanoví toto nařízení. Společnosti jsou oprávněny odchýlit se od stanovených standardních hodnot pro uniklé či fugitivní emise z fosilních paliv ve fázi „tank-to-wake“ za předpokladu, že Komise prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci zavede odpovídající mechanismus certifikace a ověřování.** Komisi je **za tímto účelem** svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel pro provádění **certifikace systémů přeměny energie nebo spotřebitelů paliv, včetně testů prováděných na zkušební stolici či v laboratoři** a přímého měření **úniku** emisí z **fosilních paliv a plynu.**

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Ověřovatel posoudí, zda plán monitorování splňuje požadavky stanovené

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 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.

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 108

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 109

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 3 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné a konzistentní.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 110

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 4 a (nový)

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 111

Návrh nařízení Čl. 13 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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 112

Návrh nařízení Čl. 13 – odst. 3

Znění navržené Komisí

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 mezinárodně uznávaných norem.

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, ***zajištění nezávislosti a nestrannosti ověřovatele a povinných postupů reakreditace v souvislosti s novými komplexními prvky a specifiky vývoje nových alternativních paliv a technologií s nulovými emisemi.*** Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny

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

Pozměňovací návrh 113

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 certifikovaných v souladu s čl. 5 odst. 5;**

Pozměňovací návrh 114

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 v **kotvišti** a na moři, **včetně množství každého zdroje energie pohánějícího technologie s nulovými emisemi v kotvišti;**

Pozměňovací návrh 115

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) ledová třída lodě, pokud má být dodatečná energie v souvislosti s ledovou třídou lodi vyjmuta z výpočtu energie použité na palubě;

Pozměňovací návrh 116

Návrh nařízení
Čl. 14 – odst. 1 – písm. e b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eb) datum a čas, kdy pluje za ledových podmínek, množství každého druhu paliva spotřebovaného při plavbě za ledových podmínek, množství každého typu náhradního zdroje energie spotřebované při plavbě za ledových podmínek, vzdálenost ujetá při plavbě za ledových podmínek, vzdálenost ujetá během plavby, množství každého druhu paliva spotřebovaného na moři, množství každého typu náhradní energie spotřebované na moři, pokud má být dodatečná energie kvůli plavbě za ledových podmínek vyňata z výpočtu energie použité na palubě;

Pozměňovací návrh 117

Návrh nařízení
Čl. 14 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení
Článek 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 14a

Zpráva FuelEU o nedostupnosti paliv EU pro námořní dopravu

1. Pokud loď navzdory vynaložení veškerého úsilí nezíská palivo, které by jí

umožňovalo splnit mezní hodnoty uvedené v čl. 4 odst. 2 v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu, oznámí tuto neschopnost příslušnému orgánu dotčeného členského státu a příslušnému orgánu přístavu určení, pokud tento přístav spadá rovněž do jurisdikce členského státu, prostřednictvím zprávy FuelEU o nedostupnosti paliv EU pro námořní dopravu. Tato zpráva uvádí důvody nedostupnosti paliv, jako je např. nedostatek paliv a nedostatečná přístavní infrastruktura.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty v souladu s článkem 26 za účelem vytvoření vzoru pro zprávu FuelEU o nedostupnosti paliv EU pro námořní dopravu uvedenou v odstavci 1 tohoto článku.

3. Příslušné orgány členského státu oznámí případy nedostupnosti paliva v databázi bilancí souladu uvedené v článku 16.

4. Členský stát přístavu zprávy o nedostupnosti prošetří.

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. -a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 120

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

vypouští se

Pozměňovací návrh 121

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 předáním do databáze v souladu s čl. 16 odst. 3;

Pozměňovací návrh 122

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

db) shromažďuje výše uvedené informace a předkládá je příslušnému orgánu ve vztahu k dané lodní společnosti.

Pozměňovací návrh 123

Návrh nařízení

Čl. 16 – název

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Databáze **bilancí souladu a vykazování**

Databáze **FuelEU Maritime, vykazování a zveřejňování informací**

Pozměňovací návrh 124

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 spravovanou elektronickou databázi „FuelEU Maritime“ pro evidenci údajů poskytnutých podle tohoto nařízení a zajistí její fungování a aktualizaci, ukládání a zveřejňování informací předložených společnostmi, ověřovateli a vnitrostátním akreditačním orgánem.** Databáze bilancí souladu **by měla vycházet, pokud možno, ze stávajícího modulu THETIS-MRV a používá se ke sledování dodržování článků 4 a 5,** uchovávání záznamů o bilanci souladu lodí, **využívání výjimek stanovených v čl. 5 odst. 3,** využívání mechanismů flexibility uvedených v člancích 17 a 18, **sankcí stanovených v článku 20, údajů předložených v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, sankcí oznámených v souladu s článkem 23 a seznamu příslušných orgánů uvedených v čl. 25 odst. 1.** Databáze **se zveřejní ve formátu otevřených dat,** mají k ní **volný** přístup společnosti, ověřovatelé, příslušné orgány, Komise **i široká veřejnost, funguje transparentním způsobem, umožňuje stažení a je uživatelsky přívětivá.**

Pozměňovací návrh 125

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 126

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Do 30. června každého roku Komise zveřejní všechny informace zaznamenané v databázi za dané vykazované období. Informace za předchozí vykazované období zůstávají kdykoli veřejně dostupné. Informace se poskytují v otevřeném, stažitelném a nezpracovaném formátu bez další agregace nebo anonymizace, s výjimkou údajů o postizích a sankcích, které jsou anonymizovány.

Pozměňovací návrh 127

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Pokud by za konkrétních okolností anonymizované zpřístupnění údajů o postizích a sankcích obzvláště ohrozilo ochranu obchodních zájmů vyžadujících ochranu jakožto oprávněných hospodářských zájmů nadřazených veřejnému zájmu na zpřístupnění podle nařízení (ES) č. 1367/2006^{1a}, použije se na žádost společnosti jiná úroveň agregace těchto specifických údajů, aby byly tyto zájmy ochráněny. Není-li použití jiné úrovně agregace možné, Komise tyto údaje veřejnosti nezpřístupní.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006 ze dne 6. září

2006 o použití ustanovení Aarhuské úmluvy o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí na orgány a subjekty Společenství (Úř. věst. L 264, 25.9.2006, s. 13).

Pozměňovací návrh 128

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí

2. Pokud má loď za vykazované období deficitní bilanci souladu, může si společnost vypůjčit předběžný přebytek v odpovídající výši z bilance souladu pro následující vykazované období. Předběžná přebytková bilance souladu se přičte k bilanci lodi ve vykazovaném období a odečte se od bilance téže lodi v následujícím vykazovaném období. Částka, která má být odečtena v následujícím vykazovaném období, se rovná částce předběžné přebytkové bilance vynásobené koeficientem 1,1. Předběžnou přebytkovou bilanci souladu si nelze vypůjčit:

Pozměňovací návrh

2. Pokud má loď za vykazované období deficitní bilanci souladu, může si společnost vypůjčit předběžný přebytek v odpovídající výši z bilance souladu pro následující vykazované období. Předběžná přebytková bilance souladu se přičte k bilanci lodi ve vykazovaném období a odečte se od bilance téže lodi v následujícím vykazovaném období. Částka, která má být odečtena v následujícím vykazovaném období, se rovná částce předběžné přebytkové bilance vynásobené koeficientem 1,1. ***Pokud loď ukončí provoz před splněním předběžné přebytkové bilance souladu, zaplatí pokutu vypočtenou podle článku 20.*** Předběžnou přebytkovou bilanci souladu si nelze vypůjčit:

Pozměňovací návrh 129

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) po dobu dvou po sobě jdoucích vykazovaných období.

Pozměňovací návrh

b) po dobu dvou po sobě jdoucích vykazovaných období;

Pozměňovací návrh 130

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 131

Návrh nařízení
Čl. 17 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Do 30. dubna roku následujícího po vykazovaném období zaznamená společnost do databáze **bilanci souladu** předběžnou přebytkovou bilanci souladu po schválení svým ověřovatelem.

3. Do 30. dubna roku následujícího po vykazovaném období zaznamená společnost do databáze **uvedené v článku 16** předběžnou přebytkovou bilanci souladu po schválení svým ověřovatelem.

Pozměňovací návrh 132

Návrh nařízení
Čl. 20 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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.

1. Pokud má loď k 1. květnu roku následujícího po vykazovaném období deficitní bilanci souladu, **společnost** zaplatí **odrazující** sankci **vyšší, než je částka a náklady na obnovitelná paliva, která měly lodě použít, aby splnily požadavky tohoto nařízení. Správní orgán ve vztahu k lodní společnosti** vypočítá výši sankce na základě vzorce uvedeného v příloze V.

Pozměňovací návrh 133

Návrh nařízení
Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Společnost zaplatí sankci za každou

2. Společnost zaplatí **odrazující** sankci

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.

za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. **Správní orgán ve vztahu k lodní společnosti** vypočítá výši sankce vynásobením částky 250 EUR megawatty výkonu instalovaného na palubě a počtem dokončených hodin strávených **v kotvišti**.

Pozměňovací návrh 134

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 3

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

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 **nejvýše na čtyři po sobě následující roky. Počínaje třetím rokem kontinuálního nesouladu se vzniklé roční deficitní bilance souladu přičítají k bilanci lodi v následujícím vykazovaném období. Za pátý rok nesouladu ověřovatel osvědčení o shodě FuelEU nevydá.** 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 135

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Uzavře-li lodní společnost smlouvu s komerčním provozovatelem, v níž je uvedeno, že tento provozovatel je odpovědný za nákup paliva a provoz lodi, lodní společnost a tento obchodní provozovatel prostřednictvím smluvního ujednání stanoví, že obchodní provozovatel je odpovědný za úhradu nákladů vyplývajících ze sankcí uvedených v tomto článku. Pro účely

tohoto odstavce se odpovědností za provoz lodi rozumí určení nákladu, itineráře, trasy lodi a rychlosti lodi. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby lodní společnost měla k dispozici vhodné a účinné prostředky ke zpětnému získání nákladů vyplývajících ze sankcí uvedených v tomto článku.

Pozměňovací návrh 136

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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.

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 *v okamžiku, kdy vývoj* nákladů na energii *narušuje odrazující účinek těchto sankcí.*

Pozměňovací návrh 137

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Do 1. ledna 2027 přijme Komise v souladu s článkem 26 akt v přenesené pravomoci, kterým doplní toto nařízení stanovením vzorce pro výpočet výše sankce za nedodržení mandátu pro využívání paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu stanoveného v čl. 4 odst. 2 písm. b), kritérií pro jeho uplatňování a pravidel pro jeho vymáhání.

Pozměňovací návrh 138

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 nejnovějších evropských technologií ve flotile k dosažení **výrazného snížení emisí**.

Pozměňovací návrh

1. Sankce uvedené v **článku 20** se přidělí na podporu společných projektů zaměřených na **urychlení spravedlivé ekologické transformace námořního odvětví prostřednictvím rychlého zlepšení energetické a provozní účinnosti lodí**, zavádění **technologií pohonu s nulovými emisemi** a **využívání udržitelné obnovitelné energie** v námořním odvětví, **jakož i na pomoc při ochraně, obnově a lepším řízení mořských ekosystémů**. Projekty financované z finančních prostředků vybraných v rámci sankcí **budou uplatňovat zásadu „energetická účinnost v první řadě“** a budou stimulovat výrobu většího množství **udržitelných obnovitelných paliv** a **palubních řešení pro získání energie z obnovitelných zdrojů** pro námořní odvětví, usnadní výstavbu **souvisejících** zařízení na doplňování paliva, bodů elektrického připojení v přístavech, **podpoří investice k zajištění kompatibility mezi zařízeními na výrobu energie na palubě a na pevnině** a podpoří vývoj, testování a zavádění nejnovějších evropských technologií ve flotile k **vytvoření bezemisního a vysoce energeticky účinného námořního odvětví založeného na obnovitelných zdrojích**. **Projekty financované z vybraných prostředků budou na základě dialogu se sociálními partnery v praxi podporovat převedení, rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků, aby se zajistily ekologické a technologické dovednosti nezbytné pro transformaci, jakož i náležitosti spojené s bezpečností, zaškolením a ochranou při práci s novými námořními palivy.**

Pozměňovací návrh 139

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

2. Příjmy získané ze sankcí uvedených v odstavci 1 se přidělí do **fondu na podporu oceánů** uvedeného v **článku [XX]** směrnice 2003/87/ES **a budou vyčleněny na financování programů v podle zásad a cílů stanovených v odstavci 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 140

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

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 zveřejnění informací o podpořených projektech**.

Pozměňovací návrh 141

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 **31. července 2024** a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich následné změny. **Do 1.**

ledna 2025 podá Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž poskytne přehled vnitrostátních opatření přijatých členskými státy, a veškeré následné změny těchto opatření neprodleně oznámí.

Pozměňovací návrh 142

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

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 **podle tohoto nařízení.**

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení Čl. 23 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Sankce kteréhokoli členského státu vůči konkrétní lodi musí být oznámeny Komisi, ostatním členským státům

Pozměňovací návrh

5. Sankce kteréhokoli členského státu vůči konkrétní lodi musí být oznámeny Komisi, ostatním členským státům

a dotčenému státu vlajky.

a dotčenému státu vlajky. **Komise zaznamená každou oznámenou sankci do databáze.**

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení Čl. 23 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Kterýkoli členský stát, který nemá na svém území námořní přístavy nebo který uzavřel svůj národní rejstřík plavidel nebo nemá žádné lodě plující pod jeho vlajkou spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení a žádného akreditovaného ověřovatele, se může po dobu, kdy pod jeho vlajkou nepluje žádná loď, od tohoto článku odchýlit. Každý členský stát, který hodlá využít této odchylky, o tom uvědomí Komisi nejpozději 1. července 2024. Komisi se sděluje i jakákoli následná změna a Komise by měla tyto informace zaznamenat do databáze.

Pozměňovací návrh 145

Návrh nařízení Čl. 25 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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.

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 **a v databázi.**

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení Čl. 26 – odst. 2

PE704.703v04-00

74/108

AD\1259339CS.docx

Znění navržené Komisí

2. Pravomoc 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 147

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. Nedoťká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 148

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 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

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 **odst. 3 písm. a), čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 4, čl. 7 odst. 4, čl. 9 odst. 4, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4, čl. 20 odst. 4 písm. a)** a čl. 21 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v **4 odst. 3 písm. a), čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 4, čl. 7 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4, čl. 20 odst. 4 písm. a)** 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. Nedoťká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle **článku 4 odst. 3 písm. a), čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 4, čl. 7 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4, čl. 20 odst. 4 písm. a)** a čl. 21 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy

před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

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 149

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. ***Komise*** předloží Evropskému parlamentu a Radě ***do 1. ledna 2027 a poté každý pátý rok výsledky hodnocení fungování tohoto nařízení. Hodnotící zpráva by měla zejména:***

- a) posuzovat vývoj technologií a trhu pro technologie s nulovými emisemi a udržitelná obnovitelná a nízkouhlíková paliva v námořní dopravě a jeho dopad na námořní odvětví v Unii, a to i pokud jde o jeho konkurenceschopnost a potenciální únik uhlíku, se zvláštním zaměřením na přístavy EU, které jsou vystaveny konkurenci přístavů mimo EU;***
- b) analyzovat ambice a celkovou ekologickou vyváženost nařízení v souvislosti s cíli podle Pařížské dohody, s cílem snížit emise skleníkových plynů v celém hospodářství Unie do roku 2030 a s cílem klimatické neutrality, jak je definován v evropském právním rámci pro klima, jakož i s cíli v oblasti energie z obnovitelných zdrojů a energetické účinnosti;***
- c) posoudit a kvantifikovat zlepšení provozní a energetické účinnosti díky opatřením v námořní dopravě prostřednictvím právních předpisů přijatých v návaznosti na návrhy předložené v rámci balíčku „Fit for 55“ a jejich nevyužitý potenciál;***

d) *posoudit dopad nařízení na snižování emisí černého uhlíku, zejména v Arktidě a v její blízkosti;*

e) *aktualizovat posouzení dopadů fungování nařízení se zvláštním zaměřením na hospodářské důsledky jeho opatření.*

Komise zváží možné změny týkající se:

Pozměňovací návrh 150

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. -a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

-a) snížení mezní hodnoty hrubé prostornosti na 400 a zvýšení množství energie spotřebované loděmi při plavbě do třetích zemí a z nich podle článku 2;

Pozměňovací návrh 151

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) *meze* uvedené v čl. 4 odst. 2;

a) *zpřísnění meze* uvedené v čl. 4 odst. 2;

Pozměňovací návrh 152

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) zavedení cíle týkajícího se provozu a energetické účinnosti;

Pozměňovací návrh 153

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 **toto nařízení**;

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) **výjimek** uvedených v čl. 5 odst. 3.

Pozměňovací návrh

c) **omezení výjimek** uvedených v čl. 5 odst. 3.

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) omezení používání destilátů palmových mastných kyselin, živočišných tuků kategorie III, použitého kuchyňského oleje, melasy, mýdlového kalu a derivátů uvedených v čl. 9 odst. 1 písm. c).

Pozměňovací návrh 156

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cb) zrušení nezaúčtovaných přebytkových bilancí souladu, pokud nejsou využity po třech vykazovaných obdobích podle článku 17;

Pozměňovací návrh 157

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cc) omezení uplatňování sdružování bilancí souladu podle článku 18 u lodí poháněných palivy s nulovými emisemi a technologiemi s nulovými emisemi;

Pozměňovací návrh 158

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cd) zvláštních ustanovení pro řešení emisí černého uhlíku při plavbách v Arktidě.

Pozměňovací návrh 159

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Komise v rámci přezkumu zváží možné změny tohoto nařízení ke zjednodušení právní úpravy. Komise a příslušné orgány členských států se soustavně přizpůsobují osvědčeným správním postupům a přijímají veškerá opatření s cílem zjednodušit prosazování tohoto nařízení a omezit administrativní zátěž zúčastněných subjektů na minimum.

Pozměňovací návrh 160

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 b (nový)

1b. Evropský parlament může prostřednictvím svých příslušných výborů ke zprávě Komise předložit stanovisko, včetně návrhů na změnu tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 161

**Návrh nařízení
Čl. 28 – odst. 1 c (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1c. Komise písemně odpoví na stanovisko přijaté Evropským parlamentem, jakož i na každou výzvu k přijetí opatření týkající se jednotlivých ustanovení nařízení, a to i pokud jde o odůvodnění v případě předpokládaného nepřijetí opatření, a na jakoukoli otázku, kterou jí položí Evropský parlament nebo Rada, a to do pěti týdnů od jejího obdržení.

Pozměňovací návrh 162

**Návrh nařízení
Čl. 29 – odst. 1**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V seznamu v příloze IV směrnice 2009/16/ES se doplňuje nový bod, který zní: ‘51. Osvědčení o shodě FuelEU vydané podle nařízení (EU) xxxx o používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě.’“

V seznamu v příloze IV směrnice 2009/16/ES se doplňuje nový bod, který zní: ‘51. Osvědčení o shodě FuelEU vydané podle nařízení (EU) xxxx o používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv **a obnovitelných zdrojů energie** v námořní dopravě.’“

PŘÍLOHA I

**METODIKA STANOVENÍ MEZE INTENZITY EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ
Z ENERGIE POUŽITÉ NA PALUBĚ LODI**

Pro účely výpočtu meze intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi se použije následující vzorec, označovaný jako rovnice 1:

Rovnice 1

Index intenzity emisí skleníkových plynů	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^{m_{engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW,slippage,j} \right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

kde následující vzorec je označován jako rovnice 2:

$$CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Rovnice 2}$$

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 c, 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 oxidovaného u spotřebitele j [gFuel]
E_k	Elektřina dodaná na loď na bod připojení k, pokud je více než jeden [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 v kotvišti 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] $CO_{2eq\ TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2,j}, C_{sf\ CH_4,j}, C_{sf\ N_2O,j}$	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] $CO_{2eq\ TtW\ slippage,j} = (C_{sf\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potenciál globálního oteplování CO ₂ , CH ₄ a N ₂ O pro oteplování za dobu 100 let

V případě fosilních paliv se použijí výchozí hodnoty uvedené v příloze II.

Pro účely tohoto nařízení se výraz $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}$ v čitateli rovnice 1 nastaví na nulu.

Způsob stanovení [M_i]

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.

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů WtT

Pokud jsou u nefosilních paliv použity hodnoty odlišné od výchozích hodnot uvedených v příloze II, musí být tyto hodnoty založeny na příslušných dodacích listech zásobníku (BDN) pro paliva dodaná na loď v referenčním období, a to pro nejméně stejná množství paliv jako pro palivo určené jako spotřebované v rámci regulované plavby v souladu s bodem A.

Emisní faktory skleníkových plynů WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) u paliv (které nejsou fosilními palivy) jsou stanoveny ve směrnici (EU) 2018/2001. Skutečné hodnoty obsažené ve směrnici, které budou použity pro účely tohoto nařízení v souladu s metodikou, jsou hodnoty bez spalování¹⁴. U těch paliv, jejichž způsoby výroby nejsou zahrnuty ve směrnici, a u fosilních paliv jsou výchozí hodnoty emisních faktorů skleníkových plynů WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) obsaženy v příloze II.

Dodací list zásobníku (BDN) pro palivo

Pro účely tohoto nařízení musí příslušné dodací listy zásobníku pro paliva používaná na palubě obsahovat alespoň následující informace:

- identifikace produktu
- hmotnost paliva [t]
- objem paliva [m³]
- hustota paliva [kg/m³]
- emisní faktor skleníkových plynů WtT pro CO₂ (uhlíkový faktor) [gCO₂/gFuel] a pro CO_{2eq} [gCO_{2eq}/gFuel] a související osvědčení¹⁵
- spodní výhřevnost [MJ/g]

BDN pro elektřinu

Pro účely tohoto nařízení obsahují příslušné dodací listy pro elektřinu dodanou na loď alespoň následující informace:

- dodavatel: jméno, adresa, telefon, e-mail, zástupce
- přijímající loď: číslo IMO (MMSI), název lodi, typ lodi, vlajka, zástupce lodi
- přístav: název, poloha (LOCODE), terminál/kotviště
- bod připojení: bod připojení pro dodávky elektřiny z pevniny, údaje o bodu připojení
- doba připojení: datum/čas zahájení/ukončení
- dodaná energie: podíl výkonu přiřazený k odběrnému místu (je-li k dispozici) [kW], spotřeba elektřiny (kWh) za zúčtovací období, informace o špičkovém výkonu (je-li k dispozici)
- měření

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů TtW

Emise TtW jsou stanoveny na základě metodiky obsažené v této příloze podle rovnice 1 a rovnice 2.

Pro účely tohoto nařízení jsou emisní faktory TtW ($CO_{2eq, TtW, j}$), které se použijí ke stanovení emisí skleníkových plynů, uvedeny v příloze II. Faktory CO₂ C_f jsou faktory stanovené v nařízení (EU) 2015/757 a jsou pro snadnou orientaci uvedeny v tabulce. Pro paliva, jejichž faktory

¹⁴ Odkazuje se na termín eu „emise z používání daného paliva“ v příloze V části C bodě 1 písm. a) směrnice (EU) 2018/2001.

¹⁵ Tato hodnota není požadována v případě fosilních paliv uvedených v příloze II. U všech ostatních paliv, včetně směsí fosilních paliv, by tato hodnota měla být zpřístupněna společně se samostatným osvědčením, které identifikuje způsob výroby paliva.

nejsou zahrnuty v uvedeném nařízení, se použijí standardní faktory obsažené v příloze II. V souladu s příslušným plánem pro zajištění souladu uvedeným v článku 6 a po posouzení ověřovatelem lze použít další metody, například přímé měření CO_{2eq} nebo laboratorní testování, pokud to zvyšuje celkovou přesnost výpočtu.

Metoda stanovení fugitivních emisí TtW

Fugitivní emise jsou emise způsobené množstvím paliva, které se nedostane do spalovací komory spalovací jednotky nebo které nespotežuje měnič energie, protože nedošlo ke spálení nebo došlo k odvětrání či úniku ze systému. Pro účely tohoto nařízení se fugitivní emise berou v úvahu jako procento hmotnosti paliva použitého motorem. Výchozí hodnoty jsou uvedeny v příloze II.

Metody stanovení faktorů odměny spojených s náhradními zdroji energie

V případě, že jsou na palubě instalovány náhradní zdroje energie, lze použít faktor odměny pro náhradní zdroje energie. V případě větrné energie je takový faktor odměny určen následovně:

Faktor odměny za náhradní zdroje energie – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
0,99	0,1
0,97	0,2
0,95	≥ 0,3

Index intenzity skleníkových plynů lodi se poté vypočítá vynásobením výsledku rovnice 1 faktorem odměny.

Pozměňovací návrh

PŘÍLOHA I

Pro účely výpočtu meze intenzity emisí skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi se použije následující vzorec, označovaný jako rovnice 1:

Rovnice 1

Index intenzity emisí skleníkových plynů	WtT	TtW
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel M_i \times CO_{2eq\ WtT, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n fuel \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times C_{CO_2, TtW, j}\right) \right]}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$

kde následující vzorec je označován jako rovnice 2:

$$CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O}) \times i \quad \text{Rovnice 2}$$

Pojem	Vysvětlení
i	Index odpovídající palivům dodaným na loď v referenčním období
j	Index odpovídající palivovým spalovacím jednotkám (motor m) 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.
w	Index odpovídající větrnému zařízení n, kde je energie dodávána větrným zařízením.
s	Index odpovídající solárnímu zařízení (p), kde je elektřina dodávána solárním zařízením.
c	Počet bodů elektrického nabíjení
m	Počet spotřebitelů energie
n	Počet typů paliv dodaných na loď v referenčním období
$M_{i,j}$	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]
E_w	Energie dodaná na loď větrným zařízením (w), pokud je více než jedno [MJ]

E_s	Elektrina dodaná na loď přes přípojku napájenou ze solárního zdroje (s), pokud je více než jedna [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 elektrinou 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 (nеспáleného 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] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	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] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potenciál globálního oteplování CO ₂ , CH ₄ a N ₂ O za dobu 100 let
$MULT_i$	Multiplikátor použitý pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu_i
$Mi, j\ A$	Upravená hmotnost specifického paliva i oxidovaného u spotřebitele j [gFuel] v důsledku plavby v ledových podmínkách v případě lodi s ledovou třídou IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou 16 a v důsledku technických vlastností lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou. Upravená hmotnost $Mi, j\ A$ se v případě potřeby použije v rovnici (1) místo hmotnosti Mi, j.

V případě fosilních paliv se použijí výchozí hodnoty uvedené v příloze II.

Pro účely tohoto nařízení se výraz $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ v čitateli rovnice 1 nastaví na nulu.

Výraz $MULT_i$ ve jmenovateli rovnice (1) se stanoví na pět pro množství paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, které přesahuje 18 % průměrné roční spotřeby energie na palubě lodi během vykazovaného období, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 2 (nový).

Způsob stanovení [M_i]

Hmotnost paliva [M_{ij}] 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_{ij}] pro loď s ledovou třídou IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou. Upravená hmotnost [M_{iA}] je definována v příloze Va.**

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů WtT

Pokud jsou u nefosilních paliv použity hodnoty odlišné od výchozích hodnot uvedených v příloze II, musí být tyto hodnoty založeny na příslušných dodacích listech zásobníku (BDN) pro paliva dodaná na loď v referenčním období, a to pro nejméně stejná množství paliv jako pro palivo určené jako spotřebované v rámci regulované plavby v souladu s bodem A.

Emisní faktory skleníkových plynů WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) u paliv (které nejsou fosilními palivy) jsou stanoveny ve směrnici (EU) 2018/2001. Skutečné hodnoty obsažené ve směrnici, které budou použity pro účely tohoto nařízení v souladu s metodikou, jsou hodnoty bez spalování¹⁷. U těch paliv, jejichž způsoby výroby nejsou zahrnuty ve směrnici, a u fosilních paliv jsou výchozí hodnoty emisních faktorů skleníkových plynů WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) obsaženy v příloze II.

Dodací list zásobníku (BDN) pro palivo

¹⁶ Další informace o ledových třídách viz v doporučení HELCOM 25/7 na adrese <http://www.helcom.fi>.

¹⁷ Odkazuje se na termín e_u „emise z používání daného paliva“ v příloze V části C bodě 1 písm. a) směrnice (EU) 2018/2001.

Pro účely tohoto nařízení musí příslušné dodací listy zásobníku pro paliva používaná na palubě obsahovat alespoň následující informace:

- identifikace produktu
- hmotnost paliva [t]
- objem paliva [m³]
- hustota paliva [kg/m³]
- emisní faktor skleníkových plynů WtT pro CO₂ (uhlíkový faktor) [gCO₂/gFuel] a pro 2eq [2eq/gFuel] a související osvědčení¹⁸
- spodní výhřevnost [MJ/g]

BDN pro elektřinu

Pro účely tohoto nařízení obsahují příslušné dodací listy pro elektřinu dodanou na loď alespoň následující informace:

- dodavatel: jméno, adresa, telefon, e-mail, zástupce
- přijímající loď: číslo IMO (MMSI), název lodi, typ lodi, vlajka, zástupce lodi
- přístav: název, poloha (LOCODE), terminál/kotviště
- bod připojení: bod připojení pro dodávky elektřiny z pevniny, údaje o bodu připojení
- doba připojení: datum/čas zahájení/ukončení
- dodaná energie: podíl výkonu přiřazený k odběrnému místu (je-li k dispozici) [kW], spotřeba elektřiny (kWh) za účtovací období, informace o špičkovém výkonu (je-li k dispozici)
- měření

Metoda stanovení emisních faktorů skleníkových plynů TtW

Emise TtW jsou stanoveny na základě metodiky obsažené v této příloze podle rovnice 1 a rovnice 2.

Pro účely tohoto nařízení jsou emisní faktory TtW ($CO_{2eq, TtW, j}$), které se použijí ke stanovení emisí skleníkových plynů, uvedeny v příloze II. Faktory CO₂ C_f jsou faktory stanovené v nařízení (EU) 2015/757 a jsou pro snadnou orientaci uvedeny v tabulce. Pro paliva, jejichž faktory nejsou zahrnuty v uvedeném nařízení, se použijí standardní faktory obsažené v příloze II. V souladu s příslušným plánem pro zajištění souladu uvedeným v článku 6 a po posouzení ověřovatelem lze použít další metody, například přímé měření CO_{2eq} nebo laboratorní testování, pokud to zvyšuje celkovou přesnost výpočtu.

Metoda stanovení fugitivních emisí TtW

Fugitivní emise jsou emise způsobené množstvím paliva, které se nedostane do spalovací komory spalovací jednotky nebo které nespoteřebuje měnič energie, protože nedošlo ke spálení nebo došlo k odvětrání či úniku ze systému. Pro účely tohoto nařízení se fugitivní emise berou v úvahu jako procento hmotnosti paliva použitého motorem. Výchozí hodnoty jsou uvedeny v příloze II.

¹⁸ Tato hodnota není požadována v případě fosilních paliv uvedených v příloze II. U všech ostatních paliv, včetně směsí fosilních paliv, by tato hodnota měla být zpřístupněna společně se samostatným osvědčením, které identifikuje způsob výroby paliva.

Pozměňovací návrh 164
Příloha I – Ověřování a certifikace

Znění navržené Komisí

Ověřování a certifikace

Třída paliv	WtT	TtW
Fosilní	Použijí se výchozí hodnoty podle tabulky 1 tohoto nařízení.	U paliv, pro která je takový faktor dostupný, se použijí uhlíkové faktory CO ₂ dle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Pro všechny ostatní emisní faktory lze alternativně použít výchozí hodnoty uvedené v tabulce 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí laboratorních zkoušek nebo přímých měření emisí
Udržitelná paliva z obnovitelných zdrojů (biokapaliny, bioplyny, e-paliva)	Hodnoty CO _{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II.	Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí laboratorních zkoušek nebo přímých měření emisí
Ostatní (včetně elektřiny)	Hodnoty CO _{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II.	Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení. <i>Hodnoty certifikované pomocí laboratorního testování nebo přímých měření emisí</i>

Ověřování a certifikace

Třída paliv	WtT	TtW
Fosilní	Použijí se výchozí hodnoty podle tabulky 1 tohoto nařízení.	<p>U paliv, pro která je takový faktor dostupný, se použijí uhlíkové faktory CO₂ dle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.</p> <p>Pro všechny ostatní emisní faktory lze alternativně použít výchozí hodnoty uvedené v tabulce 1 tohoto nařízení.</p> <p>Hodnoty certifikované pomocí laboratorních zkoušek nebo přímých měření hodnot uniklých a fugitivních emisí v souladu se systémy certifikace a ověřování stanovenými aktem v přenesené pravomoci přijatým v souladu s čl. 9 odst. 3.</p>
Udržitelná paliva z obnovitelných zdrojů (biokapaliny, bioplyny, e-paliva)	Hodnoty CO _{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II.	<p>Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení.</p> <p>Hodnoty certifikované pomocí laboratorních zkoušek nebo přímých měření emisí v souladu se systémy certifikace a ověřování stanovenými ve směrnici (EU) 2018/2001.</p>
Ostatní (včetně elektřiny)	Hodnoty CO _{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II.	Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 165

Návrh nařízení Příloha II

Znění navržené Komisí

PŘÍLOHA II

[...]

Tabulka 1 – Výchozí faktory

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Třída / vstupní surovina	Způsob výroby	WtT		Třída měniče energie	TtW			C_{stip} jako % hmotnosti paliva spotřebovaného motorem
		LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$		$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	
Kapalná biopaliva	Ethanol E100	0,0268	Viz směrnice (EU) 2018/2001	Všechny spalovací motory	1,913 MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757 Lodní motorová nafta (MDO)	změří se	změří se	–
	Bionafta Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,0372	Viz směrnice (EU) 2018/2001	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	2,834	0,00005 změří se	0,00018 změří se	–
	Hydrogenačně upravené rostlinné oleje (HVO) Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,044	Viz směrnice (EU) 2018/2001	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,115	0,00005	0,00018	–
	Bio-LNG Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,05	Viz směrnice (EU) 2018/2001	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2,755 MEPC245 (66), Nařízení (EU) 2015/757 Lodní motorová nafta (MDO)	0,00005	0,00018	3,1
LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7				
LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0,2				
LBSI				není k dispozici				
Plynná biopaliva	Bio-H2 Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,12	není k dispozici	Palivové články	0	0	0	–
				Spalovací motor	0	0	změří se	
Paliva z	e-nafta	0,0427	Viz	VŠECHNY	3,206	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
obnovitelných zdrojů nebiologického původu – e-paliva	WtT			TtW				
			směrnice (EU) 2018/2001	SPALOVACÍ MOTORY	MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757 Lodní motorová nafta (MDO)			
	e-methanol	0,0199	Viz směrnice (EU) 2018/2001	Všechny spalovací motory	1,375 MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757 Lodní motorová nafta (MDO)	0,00005	0,00018	–
	e-LNG	0,0491	Viz směrnice (EU) 2018/2001	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2,755 MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757 Lodní motorová nafta (MDO)	0	0,00011	3.1
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0.2
				LBSI				není k dispozici
	e-H2	0,12	3,6	Palivové články	0	0	0	–
Spalovací motor				0	0	změří se		
e-NH3	0,0186	0	Žádný motor	0	není k dispozici	změří se	není k dispozici	
Ostatní	Elektrina	–	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Dodávky elektřiny z pevniny	–	–	–	–

Pozměňovací návrh

Kapalná biopaliva	Ethanol E100	0,0268	Viz směrnice (EU) 2018/2001	Všechny spalovací motory	1,913 MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757	změří se	změří se	–
	Bionafta Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,0372	Viz směrnice (EU) 2018/2001	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	2,834	0,00005 změří se	0,00018 změří se	–
	Hydrogen ačňe upravené rostlinné oleje (HVO) Hlavní	0,044	Viz směrnice (EU) 2018/2001	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,115	0,00005	0,00018	–

	produkty / odpady / směs surovin							
	Bio-LNG Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,05	Viz směrnice (EU) 2018/2001	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2,755 MEPC245 (66), Nařízení (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7				
LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0.2				
LBSI				není k dispozici				
Plynná biopaliva	Bio-H2 Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,12	není k dispozici	Palivové články	0	0	0	-
				Spalovací motor	0	0	změří se	
Paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu	e-nafta	0,0427	Viz směrnice (EU) 2018/2001	VŠECHNY SPALOVACÍ MOTORY	3,206 MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-methanol	0,0199	Viz směrnice (EU) 2018/2001	Všechny spalovací motory	1,375 MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-LNG	0,0491	Viz směrnice (EU) 2018/2001	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2,755 MEPC245 (66) Nařízení (EU) 2015/757	0	0,00011	3.1
				LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7
				LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0.2
				LBSI				není k dispozici
	e-H2	0,12	3,6	Palivové články	0	0	0	-
Spalovací motor				0	0	změří se		
e-NH3	0,0186	0		Žádný motor	0	není k dispozici	změří se	není k dispozici
Ostatní	Elektrina	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Dodávky elektriny z pevniny	-	-	-	-

Pozměňovací návrh 166

Návrh nařízení

Příloha II – odst. 11

Znění navržené Komisí

Sloupec 7 obsahuje emisní faktor C_f pro metan v $[gCH_4/gfuel]$. Použijí se výchozí hodnoty obsažené v tabulce. Namísto výchozích hodnot lze použít hodnoty certifikované pomocí testování. Pro paliva LNG jsou faktory C_f pro metan nastaveny na nulu.

Pozměňovací návrh

Sloupec 7 obsahuje emisní faktor C_f pro metan v $[gCH_4/gfuel]$. Použijí se výchozí hodnoty obsažené v tabulce. Namísto výchozích hodnot lze použít hodnoty certifikované pomocí testování (**podle příslušných ustanovení směrnice (EU) 2018/2001**). Pro paliva LNG jsou faktory C_f pro metan nastaveny na nulu.

Pozměňovací návrh 167

Návrh nařízení

Příloha II – odst. 12

Znění navržené Komisí

Sloupec 8 obsahuje emisní faktor C_f pro oxid dusný v $[gN_2O/gfuel]$. Použijí se výchozí hodnoty obsažené v tabulce. Namísto výchozích hodnot lze použít hodnoty certifikované pomocí testování.

Pozměňovací návrh

Sloupec 8 obsahuje emisní faktor C_f pro oxid dusný v $[gN_2O/gfuel]$. Použijí se výchozí hodnoty obsažené v tabulce. Namísto výchozích hodnot lze použít hodnoty certifikované pomocí testování (**podle příslušných ustanovení směrnice (EU) 2018/2001**).

Pozměňovací návrh 168

Návrh nařízení

Příloha II – odst. 13

Znění navržené Komisí

Sloupec 9 identifikuje část paliva ztracenou jako fugitivní emise (C_{slip}) měřenou jako % hmotnosti paliva použitého konkrétním měničem energie. Použijí se výchozí hodnoty obsažené v tabulce. Namísto výchozích hodnot lze použít hodnoty certifikované pomocí testování. U paliv, jako je LNG, u nichž existují fugitivní

Pozměňovací návrh

Sloupec 9 identifikuje část paliva ztracenou jako fugitivní emise (C_{slip}) měřenou jako % hmotnosti paliva použitého konkrétním měničem energie. Použijí se výchozí hodnoty obsažené v tabulce. Namísto výchozích hodnot lze použít hodnoty certifikované pomocí testování (**podle příslušných ustanovení směrnice (EU)**

emise (úniky), je množství fugitivních emisí uvedené v tabulce 1 vyjádřeno v % hmotnosti použitého paliva (sloupec 9). Použijí se hodnoty obsažené ve sloupci 9 v souladu s rovnicí 1. Hodnoty C_{slip} v tabulce 1 jsou vypočteny při 50% zatížení motoru.

2018/2001). Hodnoty u fosilních paliv certifikovaných pomocí testování lze místo výchozích hodnot použít pouze poté, co budou v příslušném aktu v přenesené pravomoci stanovena pravidla pro systémy certifikace a ověřování týkající se provádění certifikace systémů přeměny energie nebo spotřebitelů paliv, včetně testů prováděných na zkušební stoličce či v laboratoři. U paliv, jako je LNG, u nichž existují fugitivní emise (úniky), je množství fugitivních emisí uvedené v tabulce 1 vyjádřeno v % hmotnosti použitého paliva (sloupec 9). Použijí se hodnoty obsažené ve sloupci 9 v souladu s rovnicí 1. Hodnoty C_{slip} v tabulce 1 jsou vypočteny při 50% zatížení motoru.

Pozměňovací návrh 169

Návrh nařízení Příloha III – odst. 1

Znění navržené Komisí

KRITÉRIA PRO VYUŽITÍ
TECHNOLOGIE S NULOVÝMI
EMISEMI podle čl. 5 odst. 3 písm. b)
a čl. 7 odst. 3 písm. d) a f)

Pozměňovací návrh

KRITÉRIA PRO VYUŽITÍ
TECHNOLOGIE S NULOVÝMI
EMISEMI **V KOTVIŠTI** podle čl. 5 odst. 3
písm. b) a čl. 7 odst. 3 písm. d) a f)

Pozměňovací návrh 170

Návrh nařízení Příloha III – odst. 2

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.

Pozměňovací návrh

Následující tabulka uvádí seznam technologií s nulovými emisemi **v kotvišti** podle čl. 5 odst. 3 písm. b) a případně též specifická kritéria pro jejich použití.

Pozměňovací návrh 171 **Návrh směrnice**

Příloha III – Zero-emission technology

Znění navržené Komisí

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 v kotvišti s využitím větrné a sluneční energie.

Pozměňovací návrh

Technologie s nulovými emisemi	Kritéria pro použití
Palivové články	Palivové články používané na palubě k výrobě energie v kotvišti by měly být plně poháněny obnovitelnými a nízkouhlíkovými 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, sluneční energie	Jakákoli loď, která je schopna pokrýt energetické potřeby v kotvišti s využitím větrné, sluneční energie.

Pozměňovací návrh 172

Návrh nařízení Příloha III – odst. 3

Znění navržené Komisí

Používáním těchto technologií s nulovými emisemi se nepřetržitě dosahuje emisí, **kteřé** jsou ekvivalentní snížení emisí, kterého by se dosáhlo použitím dodávek

Pozměňovací návrh

Používáním těchto technologií s nulovými emisemi **v kotvišti** se nepřetržitě dosahuje **stejných snížení** emisí **skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší u nábřeží,**

elektriny z pevniny.

kteřá jsou ekvivalentní snížení emisí, kterého by se dosáhlo použitím dodávek elektriny z pevniny *pro všechny energetické potřeby v kotvišti*.

Pozměňovací návrh 173

Návrh nařízení Příloha IV

Znění navržené Komisí

PŘÍLOHA IV

OSVĚDČENÍ, KTERÉ VYDÁVÁ ŘÍDÍCÍ ORGÁN PŘÍSTAVU URČENÍ V PŘÍPADECH, KDY LODĚ NEMOHOU Z OPRÁVNĚNÝCH DŮVODŮ VYUŽÍVAT DODÁVKY ELEKTŘINY Z PEVNINY (ČL. 5 ODSŤ. 5) – MINIMÁLNÍ PRVKY, KTERÉ MUSÍ BÝT V OSVĚDČENÍ UVEDENY

Pro účely tohoto nařízení musí příslušné osvědčení uvedené v čl. 5 odst. 5 obsahovat alespoň následující informace:

- 1) Identifikace lodě
 - a) Číslo IMO
 - b) Jméno/název lodě
 - c) Volací značka
 - d) Typ lodě
 - e) Vlajka
- 2) Přístav určení
- 3) Název místa/terminálu
- 4) Datum a čas příplutí (ATA)
- 5) Datum a čas odplutí (ATD)

Potvrzení řídicího orgánu přístavu, že u lodě nastala některá z uvedených situací:

- loď uskutečnila neplánovanou zastávku v přístavu z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři (čl. 5 odst. 2 písm. c)),
- loď se nemohla připojit k dodávkám elektriny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu (čl. 5 odst. 2 písm. d)),
- *bylo zjištěno, že zařízení pro napájení elektrinou z pevniny nacházející se na palubě je nekompatibilní s pobřežním zařízením v přístavu (čl. 5 odst. 2 písm. e)),*
- loď po omezenou dobu používala palubní výrobu energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi nebo životního prostředí (čl. 5 odst. 2 písm. f)).

- 6) Údaje o řídicím orgánu přístavu

- a) Název/jméno
 - b) Kontakt (tel. číslo, e-mail)
- 7) Datum vydání

Pozměňovací návrh

PŘÍLOHA IV

OSVĚDČENÍ, KTERÉ VYDÁVÁ ŘÍDÍCÍ ORGÁN PŘÍSTAVU URČENÍ V PŘÍPADECH, KDY LODĚ NEMOHOU Z OPRÁVNĚNÝCH DŮVODŮ VYUŽÍVAT DODÁVKY ELEKTŘINY Z PEVNINY (ČL. 5 ODS. 5) – MINIMÁLNÍ PRVKY, KTERÉ MUSÍ BÝT V OSVĚDČENÍ UVEDENY

Pro účely tohoto nařízení musí příslušné osvědčení uvedené v čl. 5 odst. 5 obsahovat alespoň následující informace:

- 1) Identifikace lodě
 - a) Číslo IMO
 - b) Jméno/název lodě
 - c) Volací značka
 - d) Typ lodě
 - e) Vlajka
- 2) Přístav určení
- 3) Název místa/terminálu
- 4) Datum a čas příplutí (ATA)
- 5) Datum a čas odplutí (ATD)

Potvrzení řídicího orgánu přístavu ***prokázané přiměřenými důkazy***, že u lodě nastala některá z uvedených situací:

- loď uskutečnila neplánovanou zastávku v přístavu z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři (čl. 5 odst. 2 písm. c)),
loď se nemohla připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu (čl. 5 odst. 2 písm. d)),
 - loď po omezenou dobu používala palubní výrobu energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi nebo životního prostředí (čl. 5 odst. 2 písm. f)).
- 6) Údaje o řídicím orgánu přístavu
 - a) Název/jméno
 - b) Kontakt (tel. číslo, e-mail)

Datum vydání

Pozměňovací návrh 174

Návrh nařízení Příloha V

Znění navržené Komisí

PŘÍLOHA V

VZORCE PRO VÝPOČET BILANCE SOULADU A SANKCE podle čl. 20 odst. 1

Vzorec pro výpočet bilance souladu lodě

Pro účely výpočtu bilance souladu lodě se použije tento vzorec:

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

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

Pozměňovací návrh

PŘÍLOHA V

VZORCE PRO VÝPOČET BILANCE SOULADU A SANKCE podle čl. 20 odst. 1

Vzorec pro výpočet bilance souladu lodě

Pro účely výpočtu bilance souladu lodě se použije tento vzorec:

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

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 =	$(- \text{balance souladu} / GHGIE_{actual}) \times \text{přepočítací koeficient z MJ na tuny VLSFO (41,0 MJ/kg)} \times 3\,000 \text{ EUR}$
----------	--

Pozměňovací návrh 175

Návrh nařízení Příloha IV

Znění navržené Komisí

PŘÍLOHA IV

OSVĚDČENÍ, KTERÉ VYDÁVÁ ŘÍDÍCÍ ORGÁN PŘÍSTAVU URČENÍ V PŘÍPADECH, KDY LODĚ NEMOHOU Z OPRÁVNĚNÝCH DŮVODŮ VYUŽÍVAT DODÁVKY ELEKTRINY Z PEVNINY (ČL. 5 ODS. 5) – MINIMÁLNÍ PRVKY, KTERÉ MUSÍ BÝT V OSVĚDČENÍ UVEDENY

Pro účely tohoto nařízení musí příslušné osvědčení uvedené v čl. 5 odst. 5 obsahovat alespoň následující informace:

- 1) Identifikace lodě
 - a) Číslo IMO
 - b) Jméno/název lodě
 - c) Volací značka
 - d) Typ lodě
 - e) Vlajka
- 2) Přístav určení
- 3) Název místa/terminálu
- 4) Datum a čas příplutí (ATA)
- 5) Datum a čas odplutí (ATD)

Potvrzení řídicího orgánu přístavu, že u lodě nastala některá z uvedených situací:

- loď uskutečnila neplánovanou zastávku v přístavu z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři (čl. 5 odst. 2 písm. c)),

- loď se nemohla připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu (čl. 5 odst. 2 písm. d)),
 - **bylo zjištěno, že zařízení pro napájení elektřinou z pevniny nacházející se na palubě je nekompatibilní s pobřežním zařízením v přístavu (čl. 5 odst. 2 písm. e)),**
 - loď po omezenou dobu používala palubní výrobu energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi nebo životního prostředí (čl. 5 odst. 2 písm. f)).
- 6) Údaje o řídicím orgánu přístavu
- a) Název/jméno
 - b) Kontakt (tel. číslo, e-mail)
- 7) Datum vydání

Pozměňovací návrh

PŘÍLOHA IV

OSVĚDČENÍ, KTERÉ VYDÁVÁ ŘÍDICÍ ORGÁN PŘÍSTAVU URČENÍ V PŘÍPADECH, KDY LODĚ NEMOHOU Z OPRAVNĚNÝCH DŮVODŮ VYUŽÍVAT DODÁVKY ELEKTRINY Z PEVNINY (ČL. 5 ODS. 5) – MINIMÁLNÍ PRVKY, KTERÉ MUSÍ BÝT V OSVĚDČENÍ UVEDENY

Pro účely tohoto nařízení musí příslušné osvědčení uvedené v čl. 5 odst. 5 obsahovat alespoň následující informace:

- 1) Identifikace lodě
 - a) Číslo IMO
 - b) Jméno/název lodě
 - c) Volací značka
 - d) Typ lodě
 - e) Vlajka
- 2) Přístav určení
- 3) Název místa/terminálu
- 4) Datum a čas příplutí (ATA)
- 5) Datum a čas odplutí (ATD)

Potvrzení řídicího orgánu přístavu **prokázané přiměřenými důkazy**, že u lodě nastala některá z uvedených situací:

- loď uskutečnila neplánovanou zastávku v přístavu z bezpečnostních důvodů nebo kvůli záchraně života na moři (čl. 5 odst. 2 písm. c)),

- loď po omezenou dobu používala palubní výrobu energie v nouzových situacích představujících bezprostřední ohrožení života, lodi nebo životního prostředí (čl. 5 odst. 2 písm. f)).

- 6) Údaje o řídicím orgánu přístavu
- a) Název/jméno
 - b) Kontakt (tel. číslo, e-mail)

Datum vydání

Odůvodnění

Změny odrážející změny v článku 5.

Pozměňovací návrh 176

Návrh nařízení Příloha V a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

PŘÍLOHA Va: Použije se výpočet upravené hmotnosti paliva

Tato příloha v první řadě popisuje, jak vypočítat upravenou hmotnost paliva s využitím dodatečné energie dané technickými charakteristikami lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou I a dodatečné energie spotřebované lodí s ledovou třídou IC, IB, IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou v důsledku plavby v ledových podmínkách. Za druhé popisuje způsob výpočtu dodatečných energií.

Upravená hmotnost $[M_{j,A}]$

Upravená hmotnost paliva $[M_{i,A}]$ se vypočítá na základě dodatečné energie spotřebované při plavbě v ledových podmínkách a dodatečné energie spotřebované v důsledku technických vlastností lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou. Společnost si může zvolit, na které palivo i bude dodatečná energie přidělena.

¹ Další informace o ledových třídách viz v doporučení HELCOM 25/7 na adrese <http://www.helcom.fi>.

Zvolené palivo i musí být jedním z paliv, které loď spotřebovala během vykazovaného období. Množství energie odpovídající spotřebované hmotnosti paliva i může být nižší než množství dodatečné energie.

Upravená hmotnost paliva i $[M_{iA}]$ se vypočítá takto:

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

kde $M_{i \text{ total}}$ označuje celkovou hmotnost paliva i, $M_{i \text{ additional due to ice class}}$ hmotnost paliva kvůli dodatečné spotřebě energie lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou a $M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$ hmotnost paliva kvůli dodatečné spotřebě energie v důsledku plavby v ledových podmínkách.

Hmotnost paliva i představující dodatečnou spotřebu energie způsobenou technickými vlastnostmi lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou se vypočítá podle následujícího vzorce

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

kde $E_{\text{additional due to ice class}}$ označuje dodatečnou spotřebu energie v důsledku technických vlastností lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou a LCV_i je nižší kalorická hodnota paliva i.

Podobně se hmotnost paliva v důsledku dodatečné spotřeby energie způsobené plavbou v ledových podmínkách vypočítá takto:

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

kde $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ je dodatečná spotřeba energie způsobená plavbou v ledových podmínkách.

Dodatečná energie daná ledovou třídou a plavbou v ledových podmínkách

Dodatečná spotřeba energie způsobená technickými vlastnostmi lodi s ledovou třídou IA nebo IA Super nebo rovnocennou ledovou třídou se vypočítá podle následujícího vzorce:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \text{ (Ax.4)}$$

kde $E_{\text{voyages, total}}$ označuje celkovou spotřebu energie za všechny plavby a $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ dodatečnou spotřebu energie v důsledku plavby v ledových podmínkách.

Celková spotřeba energie pro všechny plavby se vypočítá takto:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, total}}^{\text{fuel}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \text{ (Ax.5)}$$

kde $M_{i, \text{voyages, total}}$ označuje hmotnost paliva i spotřebovaného při všech plavbách v rámci působnosti nařízení, LCV_i nižší kalorickou hodnotu paliva i a $E_{\text{elect., voyages, total}}$ množství elektřiny dodané na loď spotřebované při všech plavbách.

Hmotnost paliva i $M_{i, \text{voyages, total}}$ spotřebovaná za všechny plavby v oblasti působnosti nařízení se vypočítá takto:

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \text{ (Ax.6)}$$

kde $M_{i, \text{voyages between MS}}$ označuje souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného během všech plaveb mezi přístavy v jurisdikci členského státu, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného během všech plaveb z přístavů v jurisdikci členského státu, a $M_{i, \text{voyages to MS}}$ souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného během plaveb do přístavů v jurisdikci členského státu. Stejným způsobem lze vypočítat spotřebované

množství elektřiny dodané na loď $E_{elect., voyages\ total}$

Dodatečná spotřeba energie způsobená plavbou v ledových podmínkách se vypočítá takto:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted} \quad (Ax.7)$$

kde $E_{voyages,\ open\ water}$ označuje energii spotřebovanou při plavbách na otevřené vodě a $E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}$ upravenou energii spotřebovanou v ledových podmínkách.

Spotřeba energie pro plavby, které zahrnují pouze plavbu na otevřené vodě, se vypočítá takto:

$$E_{voyages,\ open\ water} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions} \quad (Ax.8)$$

kde $E_{voyages,\ ice\ conditions}$ označuje energii spotřebovanou na plavbu v ledových podmínkách, která se vypočítá takto:

$$E_{voyages,\ ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions} \times LCV_i + E_{el.} \quad (Ax.9)$$

kde $M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions}$ označuje hmotnost paliva i spotřebovaného při plavbě v ledových podmínkách a $E_{elect., voyages,\ total}$ označuje množství elektřiny dodané lodí a spotřebované při plavbě v ledových podmínkách.

Hmotnost paliva i spotřebovaného při plavbě v ledových podmínkách je definována takto:

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0.5 \cdot (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ M} , \quad (Ax.10)$$

kde $M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.}$ označuje souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného lodí s ledovou třídou při

plavbě v ledových podmínkách mezi přístavy v jurisdikci členského státu, M_i , voyages from MS souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného lodí s ledovou třídou při plavbě v ledových podmínkách během všech plaveb z přístavů v jurisdikci členského státu, a M_i , voyages to MS souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného lodí s ledovou třídou při plavbě v ledových podmínkách během plaveb do přístavů v jurisdikci členského státu. Stejným způsobem lze vypočítat spotřebované množství elektřiny dodané na loď $E_{ice\ conditions}$.

Upravená spotřeba energie v ledových podmínkách se vypočítá takto:

$$E_{voyages, ice\ conditions, adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$$

(Ax.11)

se vzdáleností ujetou při plavbě v ledových podmínkách $D_{ice\ conditions}$ a spotřebou energie na vzdálenost ujetou na otevřené vodě $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$.

Vzdálenost ujetá při plavbě v ledových podmínkách $D_{ice\ conditions}$ se vypočítá takto:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.} + 0.5 \cdot (D_{voyages\ from\ MS, ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS, i})$$

(Ax.12)

kde $D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.}$ označuje souhrnnou vzdálenost ujetou při plavbě v ledových podmínkách mezi přístavy v jurisdikci členského státu, $D_{voyages\ from\ MS}$ souhrnnou vzdálenost při plavbě v ledových podmínkách během všech plaveb z přístavů v jurisdikci členského státu, a $D_{voyages\ to\ MS}$ souhrnnou vzdálenost při plavbě v ledových podmínkách během plaveb do přístavů v jurisdikci členského státu.

Posledně uvedená hodnota je definována takto:

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

(Ax.13)

kde $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ označuje spotřebu energie při plavbě v ledových podmínkách a D_{total} celkovou ujetou vzdálenost za rok.

Celková roční ujetá vzdálenost se vypočítá takto:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{i, voyages to MS}}),$$

(Ax.14)

kde $D_{\text{voyages between MS}}$ označuje souhrnnou vzdálenost ujetou mezi přístavy v jurisdikci členského státu, $D_{\text{voyages from MS}}$ souhrnnou vzdálenost ujetou během všech plaveb z přístavů v jurisdikci členského státu, a $D_{\text{voyages to MS}}$ souhrnnou vzdálenost ujetou během plaveb do přístavů v jurisdikci členského státu.

**PŘÍLOHA: SEZNAM OSOB A SUBJEKTŮ,
OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL INFORMACE**

Následující seznam je sestaven na dobrovolném základě a na výlučnou odpovědnost zpravodaje. Během přípravy návrhu stanoviska až do jeho prezentace ve výboru zpravodaj obdržel vstupní informace od těchto subjektů a osob.

Entity and/or person
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPOR (FEPOR) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

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	ITRE 13.9.2021
Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání	11.11.2021
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Rasmus Andresen 30.9.2021
Projednání ve výboru	2.2.2022
Datum přijetí	2.6.2022
Výsledek konečného hlasování	+: 59 –: 9 0: 6
Členové přítomní při konečném hlasování	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

**JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO**

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

9	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

6	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Giorgos Georgiou, Sandra Pereira

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

