



Odbor za industriju, istraživanje i energetiku

2021/0210(COD)

28.6.2022

MIŠLJENJE

Odbora za industriju, istraživanje i energetiku

upućeno Odboru za promet i turizam

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Rasmus Andresen

PA_Legam

KRATKO OBRAZLOŽENJE

Posljednje izvješće Međuvladinog panela o klimatskim promjenama (IPCC) nedvojbeno sadrži sljedeći zaključak: zbog ljudskog utjecaja došlo je do zagrijavanja atmosfere, oceana i kopna. Te klimatske promjene koje je prouzročio čovjek već utječe i na mnoge vremenske i klimatske ekstreme diljem Europe¹. Kako bi se spriječilo daljnje globalno zagrijavanje za više od 1,5 °C u usporedbi s predindustrijskim razinama, sad je imperativ brzo i ambiciozno djelovanje u području klime u svim gospodarskim sektorima na međunarodnoj i europskoj razini.

Ukupna ambicija cilja klimatske neutralnosti EU-a za 2050., ciljna vrijednost smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2030. i prijedlozi iz paketa „Spremni za 55 %“ tek su skroman početak: kako bi se globalno zatopljenje ograničilo na 1,5 °C te kako bi ispunili naše obveze iz Pariškog klimatskog sporazuma, EU treba najkasnije do 2040. izgraditi gospodarstvo s nultom stopom emisija, visoke energetske učinkovitosti, koje u potpunosti počiva na obnovljivim izvorima energije. Studije su pokazale da je takav sustav ne samo tehnološki moguć, nego je i gospodarski i socijalno koristan za EU².

Budući da je pomorski promet zaslužan za približno 11 % svih emisija CO₂ koje potječu od prometa i 3 – 4 % ukupnih emisija CO₂ u EU-u, od posebne je važnosti potaknuti brzu ekološku tranziciju pomorskog sektora. Zapravo, ako se ne poduzmu daljnje mjere, očekuje se da će se emisije prouzročene pomorskim prometom na europskoj razini do 2050. povećati za 86 % u usporedbi s razinama iz 1990.³, dok će primjena mjera energetske učinkovitosti i upotreba obnovljivih izvora energije i dalje biti ograničena.

Komisijin prijedlog inicijative „FuelEU Maritime“ pokrenut je s dobrim namjerama, no nije dovoljno ambiciozan u pogledu raznih aspekata, kojih se izvjestitelj nastoji dotaknuti radi jačeg poticanja pravedne ekološke tranzicije cijelog pomorskog lanca vrijednosti i radne snage.

Europska pomorska industrija imat će vodeću ulogu u tranziciji globalnog sektora pomorskog prometa. Izvjestiteljeva je ambicija poduprijeti i potaknuti nastojanja industrije povezana s energetskom tranzicijom i osigurati održivu konkurentnost na globalnom tržištu. Našu će industriju ojačati jasan europski zakonodavni okvir i snažnija nastojanja za poticanje europskih inovacija u pomorskem sektoru

Promicanje operativnih mjera i mjera energetske učinkovitosti

¹ Međuvladin panel o klimatskim promjenama, 2021.: Summary for Policymakers (Sažetak za tvorce politika). U: Climate Change 2021: The Physical Science Basis (Klimatske promjene 2021.: znanstveni dokazi). Doprinos Radne skupine I Šestom izvješću o procjeni Međuvladinog panela o klimatskim promjenama [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 i B. Zhou (ur.)]. U tisku.

² Vidjeti npr. i. CAN Europe „Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario“ (Razvoj scenarija za energiju usklađenog s Pariškim sporazumom): <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii. Mark Z. Jacobson (2020.). 100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything (Stopostotno čista, obnovljiva energija i skladištenje za sve) <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWBook/WWBook.html>; iii. Sveučilište LUT za SolarPower Europe: [100% Renewable Europe – SolarPower Europe](https://www.solarpower-europe.eu/100-renewable-europe-solarpower-europe)

³ Četvrta studija IMO-a o stakleničkim plinovima.

Smanjenje potreba za energijom i poboljšanje energetske učinkovitosti preduvjet su za postizanje klimatske neutralnosti uz najmanji mogući trošak⁴. Nažalost, do danas nema zakonodavstva EU-a kojim bi se na učinkovit način potaknule mjere energetske učinkovitosti u pomorskom sektoru. To pak predstavlja velik rizik za sposobnost sektora da u dogledno vrijeme postigne nultu stopu emisija.

Iz tog razloga izvjestitelj slijedi smjernice za primjenu načela „energetska učinkovitost na prvom mjestu”⁵ i prihvaća integrirani pristup kojim se uvodi cilj poticanja brze primjene operativnih mjera i mjera energetske učinkovitosti među brodarskim društvima, tako da će se za razne pomorske aktivnosti prije svega trošiti minimalna količina energije. Ponavlja i dopunjuje ono što je Europski parlament već izglasao u vezi s Uredbom o MRV-u (COM(2019)0038)⁶, o kojoj je Vijeće trenutačno zaustavilo pregovore. Izvjestitelj smatra da je takav cilj posebno primijeren za ovu Uredbu, koja se izričito bavi dekarbonizacijom sektora. Vjerojatno je, zapravo, da će cilj smanjenja emisija po poslu prijevoza stimulirati brodovlasnike i brodare da provedu dostupne operativne mjere i mjere energetske učinkovitosti za koje smatraju da su prikladnije za njihove potrebe, kao što su spora plovidba (engl. slow steaming), optimizacija brzine i planiranja, vjetrom potpomognuta propulzija, premazi protiv obrastanja, elektrifikacija iz obnovljivih izvora i skladištenje energije, ali i digitalizacija te optimizacija logistike.

Izvjestitelj nadalje predlaže preciznije i proporcionalnije nagradivanje, te stoga i poticanje, izvora energije s većom energetskom učinkovitosti ili pogonskih tehnologija za uporabu energije na brodu i na vezu, kako bi se uskladili s odredbama iz ove Uredbe.

Jačanje ciljnih vrijednosti smanjenja emisija stakleničkih plinova

Osim operativnih mjera i mjera energetske učinkovitosti potrebno je s vremenom postrožiti cilj intenziteta stakleničkih plinova kako bi se potaknuo prijelaz s fosilnih goriva na održive obnovljive alternative. Međutim, razinama koje je prвobitno predložila Komisija ne samo da se ne uspijeva postići nulta razina emisija, što je u suprotnosti s obvezom tog sektora na temelju Pariškog sporazuma⁷, nego ni osigurati da se za postizanje cilja promiču samo obnovljivi izvori.

Izvjestitelj smatra da je ključno osigurati snažan regulatorni signal kako bi se stimulirale zelene inovacije i potaknuli pioniri⁸. Stoga predlaže putanju za smanjenje emisija stakleničkih plinova do 2040. koja je uskladena s gospodarstvom EU-a koje odlikuje visoka energetska učinkovitost te je u potpunosti utemeljeno na obnovljivim izvorima energije, uz primjenu

⁴ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final.

⁵ Preporuka Komisije od 28.9.2021. C (2021)7014 o energetskoj učinkovitosti na prvom mjestu: od načelâ do primjene u praksi. Smjernice i primjeri za provedbu pri donošenju odluka u energetskom sektoru i drugim područjima.

⁶ Izmjene koje je usvojio Europski parlament 16. rujna 2020. o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD)).

⁷ Pravni savjeti: Inclusion of emissions from international aviation and shipping in nationally determined contributions (Uključivanje emisija iz međunarodnog zrakoplovstva i pomorskog prometa u nacionalno utvrđene doprinose); 2021., E. Dehon, odvjetnik; objavila organizacija Transport & Environment (T&E).

⁸ Vrijedni pažnje su pioniri koji su se obvezali na provođenje pomorskog prometa s nultom stopom emisija do 2040. <https://www.bbc.com/news/business-58970877> – <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>

najboljih dostupnih istraživanja. Tehnološko sveučilište Lappeenranta-Lahti (LUT, Finska) trenutačno je u finalizaciji takvog modela kojim se prvi put osigurava specifična putanja za postizanje nulte stope emisija u sektoru pomorskog prometa do 2040.⁹. Društva koja djeluju na globalnoj razini i istaknuti gospodarski dionici utvrdili su da je taj opći cilj i izvediv i poželjan te da predstavlja ključnu regulatornu podršku tranziciji sektora¹⁰.

U kontekstu pojačavanja ambicije i osiguravanja da svatko dobije pravednu ulogu izvjestitelj predlaže proširenje područja primjene uredbe kako bi se obuhvatio širok opseg kategorija brodova težih od 400 bruto tona. Na temelju granice koja je prvobitno predložena 45 % brodova ostaje neregulirano, a iz izračuna provedenih na temelju podataka društva Marine Benchmark zaključuje se da bi neregulirano ostalo 15 % emisija, a ne 10 %, kako se pretpostavljalo. U praksi bi to značilo kontinuirane ukupne emisije u iznosu sve do 25,8 Mt – što se može usporediti s ukupnim emisijama CO₂ 2020. u Danskoj – bez jasne putanje za poticanje smanjenja emisija u budućnosti¹¹. S obzirom na činjenicu da su za manje brodove već dostupne tehnologije s nultom stopom emisija (pogotovo zelene vodikove gorivne ćelije i električne baterije), ključno je poticati njihovu veću primjenu te stoga i tržišni razvoj takvih tehnologija, kako bi postale dostupnije za veće brodove.

Pojačavanje primjene održivih obnovljivih izvora energije

Odbor za industriju, istraživanje i energetiku (ITRE) trebao bi nastojati u svom izvješću uspostaviti jasniju putanju za poticanje samo onih izvora energije i alternativa goriva koji su uistinu održivi, obnovljivi i skalabilni.

Za to je potreban holistički pristup kojim se precizno u obzir uzimaju emisije metana, na primjer iz ukapljenog prirodnog plina, s obzirom na kratkoročni potencijal metana za globalno zagrijavanje. Budući da je ukapljeni prirodni plin fosilno gorivo koje tijekom cijelog svog životnog ciklusa ispušta velike količine metana, čija je upotreba kao brodsko gorivo štetnija za klimu od fosilnog dizela koji zamjenjuje, ne bi trebao uživati potporu politika, kao što je nedavno preporučila i Svjetska banka¹². U svojoj analizi Svjetska banka zaključila je i da bi konverzija u dvije faze (nafte u ukapljeni prirodni plin, zatim ukapljenog prirodnog plina u gorivo s nultim emisijama ugljika) mogla prouzročiti ukupne dodatne troškove ulaganja u iznosu do 186 milijardi USD u usporedbi s jednofaznom konverzijom sadašnjih goriva za punjenje brodskih spremnika (tzv. bunkering) dobivenih iz nafte izravno u goriva za punjenje brodskih spremišta s nultom stopom emisija.

Radi osiguravanja održivih poslovnih modela, takav holistički pristup obuhvaća i procjenu cijelog životnog ciklusa različitih tehnologija, uključujući biogoriva. To znači da je potrebno u obzir uzeti i ograničenu dostupnost naprednih biogoriva, potražnju za tim gorivima u sektorima u kojima je teško smanjiti emisije, kao što je zrakoplovstvo, i ukupna ograničenja

⁹ Verts/ALE & LUT, preliminarni rezultati internih analiza za 2022.; studija će u cijelosti biti objavljena početkom proljeća;

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

¹¹ Organizacija Transport & Environment (2022.); Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals (Utjecaji izuzeća iz prijedloga EU-a za pomorski promet na klimu); 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 (Uloga ukapljenog prirodnog plina u prijelazu na pomorski promet s niskim i nultim emisijama ugljika). Svjetska banka, Washington, DC. © World Bank.

<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> Licencija: CC BY 3.0 IGO.

planeta, unutar kojih bi prekomjerno oslanjanje na biogoriva koja se temelje na poljoprivrednim kulturama rezultiralo većim cijenama hrane i znatnim emisijama stakleničkih plinova zbog proširenja zemljišta pod usjevima u cijelom svijetu¹³.

Izvjestitelj stoga predlaže da se instrumenti političke potpore koncentriraju na obnovljive alternative koje su uistinu održive i nadogradive. Predlaže i obvezni minimalni udio obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla, kao i multiplikator kojim se kod izračunavanja usklađenosti s ciljevima intenziteta stakleničkih plinova posebno nagrađuju ulaganja u obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla. Te će mjere, u kombinaciji s ograničavanjem mehanizma udruživanja na goriva i tehnologije s nultom stopom emisija, dodatno ojačati gospodarske razloge za ulaganja u tom pogledu te će stoga ona postati troškovno konkurentnija i pojačat će se njihova primjena.

Osiguravanje europskog vodstva i konkurentnosti

Kao i Odbor za industriju izvjestitelj je čvrsto uvjeren da se stajalištem ITRE-a mora još snažnije poticati europsko vodstvo u zelenim tehnologijama u tom sektoru, a time i njegova konkurentnost u globalnom sektoru pomorskog prometa.

Ovo bi se izvješće trebalo shvatiti kao snažna obveza za EU i njegove države članice da zagovaraju i podrže dodatna rješenja s jednakim ili većim ambicijama na razini Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Činjenica da je pionir u donošenju zakonodavstva nije samo način da se osigura da EU može proaktivno utjecati na globalne standarde, već je to i prilika da se sačuva europsko tehnološko vodstvo te stvore i zadrže dobro plaćena radna mjesta duž cijelog pomorskog lanca vrijednosti u Europi.

Unatoč tome, izvjestitelj priznaje da će tranzicija donijeti znatne izazove za europske industrije i stoga snažno podupire prijedlog da se plaćanje kazni preko namjenskog fonda za oceane usmjeri natrag u tranziciju industrije. Kako bi se osigurala optimalna upotreba tih resursa, izvjestitelj predlaže da se u ovoj uredbi detaljnije utvrde njihovo dodjeljivanje i predviđena svrha da bi se usmjerila tamo gdje su najpotrebnija. To uključuje brzo poboljšanje energetske i operativne učinkovitosti brodova, uvođenje pogonskih tehnologija s nultom stopom emisija koje se napajaju iz obnovljivih izvora energije i primjenu obnovljivih goriva, kao i strukovnu prekvalifikaciju te dodatno osposobljavanje. Nadalje, 20 % godišnjih prihoda od naplaćenih kazni upotrebljavat će se za doprinos zaštiti i obnovi morskih ekosustava te boljem upravljanju tim ekosustavima. Taj je pristup izravno usklađen sa stalnim stajalištem Europskog parlamenta o Uredbi o MRV-u (COM(2019)0038).

Jačanje transparentnosti te prikupljanja i objavljivanja podataka

Radi osiguravanja uspješne i učinkovite provedbe, izvjestitelj predlaže da se ojača sudjelovanje javnih tijela i transparentnosti prema javnosti. Izraženja uloga javnih tijela, te stoga i javni nadzor, postići će se dodjelom odgovornosti za izricanje i naplatu kazni upravljačkom tijelu. Nadalje, boljim prikupljanjem i objavljivanjem podataka u javnoj, otvorenoj i transparentnoj bazi podataka dodatno se jača sposobnost javnosti, uključujući Europski parlament, znanstvenike i civilno društvo, za nadzor usklađenosti.

¹³ Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors (Ciljevi EU-a za intenzitet ugljika u prometu – cestovni sektor i sektor zrakoplovstva); 2021., A. Christensen; <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

AMANDMANI

Odbor za industriju, istraživanje i energetiku poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog uredbe Glava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Prijedlog

UREDJE EUROPSKOG PARLAMENTA
I VIJEĆA

o uporabi obnovljivih i niskougljičnih
goriva u pomorskom prometu i izmjeni
Direktive 2009/16/EZ

(Tekst značajan za EGP)

Izmjena

Prijedlog

UREDJE EUROPSKOG PARLAMENTA
I VIJEĆA

o uporabi obnovljivih i niskougljičnih
goriva *i izvora energije* u pomorskom
prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ

(Tekst značajan za EGP)

Amandman 2

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(1) Pomorski promet čini oko 75 %
vanjske trgovine EU-a i 31 % unutarnje
trgovine EU-a u smislu obujma. Istodobno,
promet brodova prema lukama Europskog
gospodarskog prostora ili iz njih uzrokuje
oko 11 % svih emisija CO₂ u EU-u iz
prometa i od 3 do 4 % ukupnih emisija
CO₂ u EU-u. U lukama država članica
godišnje se ukrcava ili iskrcava 400
milijuna putnika, uključujući oko 14
milijuna putnika na brodovima za kružna
putovanja. Pomorski promet stoga je bitna
sastavnica europskog prometnog sustava i
ima ključnu ulogu za europsko
gospodarstvo. Tržište pomorskog prometa

Izmjena

(1) Pomorski promet čini oko 75 %
vanjske trgovine EU-a i 31 % unutarnje
trgovine EU-a u smislu obujma. Istodobno,
promet brodova prema lukama Europskog
gospodarskog prostora ili iz njih uzrokuje
oko 11 % svih emisija CO₂ u EU-u iz
prometa i od 3 do 4 % ukupnih emisija
CO₂ u EU-u. *Ako se ne poduzmu daljnje
mjere, očekuje se da će se emisije CO₂ iz
pomorskog prometa na globalnoj i
europskoj razini do 2050. povećati za
86 % u usporedbi s razinama iz 1990.* U
lukama država članica godišnje se ukrcava
ili iskrcava 400 milijuna putnika,
uključujući oko 14 milijuna putnika na

obilježeno je snažnim tržišnim natjecanjem među gospodarskim subjektima u Uniji i izvan nje, za što su neophodni jednak uvjeti. Stabilnost i prosperitet tržišta pomorskog prometa i njegovih gospodarskih subjekata ovise o jasnom i usklađenom okviru politike u kojem prijevoznici u pomorskom prometu, luke i drugi dionici u tom sektoru mogu djelovati na temelju jednakih mogućnosti. Ako dođe do narušavanja tržišta, postoji rizik da se brodari ili luke nađu u nepovoljnom položaju u odnosu na konkurente u sektoru pomorskog prometa ili u drugim prometnim sektorima. To pak može dovesti do smanjenja konkurentnosti sektora pomorskog prometa i slabije povezanosti građana i poduzeća.

brodovima za kružna putovanja. Pomorski promet stoga je bitna sastavnica europskog prometnog sustava i ima ključnu ulogu za europsko gospodarstvo ***te se potrebno čim prije baviti njegovim utjecajem na okoliš i klimu.*** Tržište pomorskog prometa obilježeno je snažnim tržišnim natjecanjem među gospodarskim subjektima u Uniji i izvan nje, za što su neophodni jednak uvjeti, ***uzimajući u obzir i posebne nacionalne okolnosti koje proizlaze iz vanjskih faktora, kao što su klima, vremenski uvjeti ili geografska morfologija.*** Stabilnost i prosperitet tržišta pomorskog prometa i njegovih gospodarskih subjekata ovise o jasnom, ***predvidljivom*** i usklađenom okviru politike u kojem prijevoznici u pomorskom prometu, luke i drugi dionici u tom sektoru mogu djelovati na temelju jednakih mogućnosti. Ako dođe do narušavanja tržišta, postoji rizik da se brodari ili luke nađu u nepovoljnom položaju u odnosu na konkurente u sektoru pomorskog prometa ili u drugim prometnim sektorima. To pak može dovesti do smanjenja konkurentnosti sektora pomorskog prometa, ***smanjenja broja radnih mesta*** i slabije povezanosti građana i poduzeća. ***Stoga je od ključne važnosti za Uniju da uspostavi ambicioznu putanju za brzu ekološku tranziciju pomorskog sektora kako bi se održalo i nastavilo promicati njegino svjetsko vodstvo i konkurenčnu prednost u zelenim tehnologijama, uslugama i rješenjima u sektoru te dodatno poticalo otvaranje radnih mesta i transformacija u povezanim lancima vrijednosti.***

Amandman 3

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 1.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1.a) U pomorskom sektoru zaposleno je 2 milijuna Europoljana, a njegov doprinos

gospodarstvu iznosi 149 milijardi EUR. Za svakih milijun eura stečenih u pomorskoj industriji u drugim sektorima gospodarstva Unije ostvareno je 1,8 milijuna EUR. Pomorski promet je i ključno sredstvo za povezivanje otoka i perifernih područja kontinenta.

Amandman 4

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Kako bi se povećala klimatska obveza Unije u skladu s Pariškim sporazumom i utvrdili koraci koje treba poduzeti za postizanje klimatske neutralnosti do 2050. te kako bi se politička obveza pretvorila u zakonsku obvezu, Komisija je donijela (izmijenjeni) Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1999 (Europski propis o klimi)¹⁹ te Komunikaciju „Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030.“²⁰. Time je obuhvaćen i cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. u usporedbi s razinama iz 1990. U *skladu s tim*, potrebni su razni komplementarni instrumenti politike kako bi se *potaknula uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva proizvedenih na održiv način i uključenih u sektor pomorskog prometa. Potreban razvoj i uvodenje tehnologije mora se dogoditi do 2030. u cilju pripreme za znatno bržu promjenu koja će uslijediti nakon toga.*

Izmjena

(2) Kako bi se povećala klimatska obveza Unije u skladu s Pariškim sporazumom i utvrdili koraci koje treba poduzeti za postizanje klimatske neutralnosti do 2050. te kako bi se politička obveza pretvorila u zakonsku obvezu, Komisija je donijela (izmijenjeni) Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1999 (Europski propis o klimi)¹⁹ te Komunikaciju „Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030.“²⁰. Time je obuhvaćen i cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. u usporedbi s razinama iz 1990. *Kako bi se osiguralo da se do 2050. u pomorskom sektoru ostvari cilj nulte stope emisija*, potrebni su razni komplementarni instrumenti politike kako bi se *prvo poboljšala energetska i operativna učinkovitost sektora te promicala brza primjena i proizvodnja održive obnovljive energije. Do potrebnih promjena, razvoja i uvodenja tehnologije mora doći što prije kako bi se osiguralo da je Unija na pravom putu prema postizanju svog klimatskog i energetskog cilja za 2030., kao i klimatske neutralnosti najkasnije do 2050.*

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 563 final.

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2.a) Trenutačno se kombinacija goriva u pomorskom sektoru oslanja isključivo na fosilna goriva. Po težini, gotovo 40 % same pomorske trgovine sastoji se od fosilnih goriva. Gotovo isključivo oslanjanje na fosilna goriva i spora provedba mjera za energetsku učinkovitost i smanjenje emisija u sektoru predstavlja velik rizik za klimu i sposobnost sektora da u dogledno vrijeme dosegne nultu razinu emisija. Važno je napomenuti da curenje/istjecanje kombinacije CO₂ i metana tijekom cijelog životnog ciklusa goriva, od proizvodnje do izgaranja (od izvora do broda), može imati vrlo štetne učinke na klimu.

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 2.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2.b) Metan je staklenički plin snažnog učinka, koji tijekom dvadesetogodišnjeg razdoblja djeluje više od 80 puta snažnije od CO₂ što ga čini drugim stakleničkim plinom po važnosti, te je i onečišćivač koji je prekursor za prizemni ozon (O₃) i prouzročuje otprilike četvrtinu sadašnjeg globalnog zatopljenja. Zacrtani smjerovi iz Posebnog izvješća Međuvladinog panela o klimatskim promjenama (IPCC) o 1,5 °C, Šestog izvješća IPCC-a o procjeni stanja i Globalnoj procjeni Programa UN-a za okoliš (UNEP) o metanu iz 2021., kojima se globalno

zagrijavanje ograničava na 1,5 °C bez prekoračenja ili uz ograničeno prekoračenje, podrazumijevaju znatno smanjenje emisija metana. Budući da bi veća transparentnost u pogledu kratkoročnih posljedica emisija metana na globalno zagrijavanje pomogla u boljem oblikovanju klimatskih politika Unije, Komisija bi u svojem izvješčivanju trebala analizirati i moguće posljedice primjene dvadesetogodišnjeg vremenskog razdoblja za potencijal globalnog zagrijavanja, kao dopunu stogodišnjem vremenskom okviru koji se trenutačno upotrebljava u skladu sa smjernicama UNFCCC-a za inventare stakleničkih plinova.

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) U kontekstu prelaska na obnovljiva i **niskougljična** goriva te zamjenske izvore energije, ključno je osigurati pravilno funkcioniranje i pošteno tržišno natjecanje na tržištu pomorskog prijevoza u EU-u za brodska goriva, koja čine znatan udio troškova brodara. Razlike u zahtjevima koji se odnose na gorivo u državama članicama Unije mogu znatno utjecati na gospodarske rezultate brodara i narušiti tržišno natjecanje. Zbog međunarodne prirode pomorskog prometa brodari lako mogu puniti gorivo u trećim zemljama i voziti velike količine goriva. Pritom može doći do istjecanja ugljika i narušavanja konkurentnosti sektora ako mogućnost uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva u morskim lukama u nadležnosti države članice ne bude popraćena zahtjevima za tu uporabu koji se odnose na sve brodare koji uplovjavaju u luke pod nadležnošću država članica i isplovljavaju iz njih. Ovom bi se Uredbom trebale utvrditi mjere

Izmjena

(3) U kontekstu prelaska na obnovljiva goriva te zamjenske izvore energije, ključno je osigurati pravilno funkcioniranje i pošteno tržišno natjecanje na tržištu pomorskog prijevoza u EU-u za brodska goriva, koja čine znatan udio troškova brodara, **i to obično između 35 % i 53 % vozarina**. Razlike u zahtjevima koji se odnose na gorivo u državama članicama Unije mogu znatno utjecati na gospodarske rezultate brodara i narušiti tržišno natjecanje. Zbog međunarodne prirode pomorskog prometa brodari lako mogu puniti gorivo u trećim zemljama i voziti velike količine goriva, **što bi isto moglo doprinijeti riziku od gubitka konkurentnosti luka u Uniji u odnosu na luke izvan Unije**. Pritom može doći do istjecanja ugljika i narušavanja konkurentnosti sektora ako mogućnost uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva u morskim lukama u nadležnosti države članice ne bude popraćena zahtjevima za tu

kojima bi se osiguralo da se uvođenje obnovljivih niskougljičnih goriva na tržište brodskih goriva odvija pod uvjetima poštenog tržišnog natjecanja na tržištu pomorskog prijevoza EU-a.

uporabu koji se odnose na sve brodare koji uplovjavaju u luke pod nadležnošću država članica i isplovjavaju iz njih. Ovom bi se Uredbom trebale utvrditi mjere kojima bi se osiguralo da se uvođenje obnovljivih i niskougljičnih goriva na tržište brodskih goriva odvija pod uvjetima poštenog tržišnog natjecanja na tržištu pomorskog prijevoza EU-a.

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3.a) Za pomorski sektor svojstveno je žestoko međunarodno tržišno natjecanje, a zbog velikih razlika u regulatornim okvirima među državama zastava došlo je do porasta nepoželjnih praksi poput prijenosa zastave plovila. Zbog globalnog karaktera svojstvenog tom sektoru naglašena je važnost povoljnog regulatornog okruženja, što je preduvjet za privlačenje novih ulaganja i zaštitu konkurentnosti europskih luka, brodovlasnika i brodara.

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3.b) Ostali zakonodavni prijedlozi, koji su dio paketa „Spremni za 55 %“ usvojenog u okviru europskog zelenog plana, utječu na pomorski sektor, uključujući odredbe iz Uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva, revidiranu Direktivu o energiji iz obnovljivih izvora, uključivanje pomorskog sektora u sustav EU-a za trgovanje emisijama (EU ETS) i reviziju

Direktive o oporezivanju energije. Važno je osigurati usklađenost tih dokumenata kako bi se uspostavio ambiciozan, stabilan i predvidljiv zakonodavni okvir za ekološku tranziciju ekosustava pomorskog prometa, posebno za potreban eksponencijalni razvoj, proizvodnju i primjenu održivih obnovljivih tehnologija i alternativnih brodskih goriva te za uvođenje odgovarajuće infrastrukture. Važno je privući i razviti industrijski lanac vrijednosti za takve održive obnovljive tehnologije i alternativna brodska goriva unutar Unije, stvoriti prilike za industriju, rad i istraživanje u svim državama članicama te osigurati globalno vodstvo i konkurenčnu prednost Unije. U tom bi pogledu osnivanje istraživačkog centra EU-a za održive obnovljive tehnologije i alternativna brodska goriva moglo pomoći u koordinaciji dionika, istraživača i civilnog društva te sufinanciranju projekata.

Amandman 10

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.a) Radi osiguravanja jednakih uvjeta za brodove namijenjene plovidbi vodama prekrivenima ledom koji su na putu u luke država članica, iz tih luka ili između njih, kod izračuna smanjenja emisija stakleničkih plinova po brodu trebalo bi u obzir uzeti posebne informacije povezane s klasom leda broda i njegovom plovidbom kroz led, a te bi se informacije trebale uključiti i u podatke koji se prate o kojima se izvješćuje na temelju Uredbe (EU) 2015/757^{1a}.

^{1a} *Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz*

pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) Osoba ili organizacija odgovorna za usklađenost s ovom Uredbom trebala bi biti brodarsko društvo, definirano kao brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, na primjer upravitelj ili zakupnik praznog broda, koje je od brodovlasnika preuzelo odgovornost za rad broda te koje je nakon preuzimanja te odgovornosti pristalo preuzeti sve dužnosti i odgovornosti propisane Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju brodovima i sprečavanju onečišćenja. Ta se definicija temelji na definiciji „društva” iz članka 3. točke (d) Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća²¹ te je u skladu s globalnim sustavom prikupljanja podataka koji je 2016. uspostavila Međunarodna pomorska organizacija (IMO). U skladu s načelom „onečišćivač plaća”, brodarska društva mogla bi, na temelju ugovora, smatrati subjekt koji donosi odluke koje utječu na intenzitet stakleničkih plinova energije koju upotrebljava brod izravno odgovornim za troškove usklađivanja u okviru ove Uredbe. Taj bi subjekt obično bio onaj koji je odgovoran za odabir goriva, rute i brzine broda.

Izmjena

(6) Osoba ili organizacija odgovorna za usklađenost s ovom Uredbom trebala bi biti brodarsko društvo, definirano kao brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, na primjer upravitelj, **zakupnik na određeno vrijeme** ili zakupnik praznog broda, koje je od brodovlasnika preuzelo odgovornost za **komercijalni** rad broda te koje je **odgovorno za plaćanje goriva koje je brod potrošio i** nakon preuzimanja te odgovornosti pristalo **je** preuzeti sve dužnosti i odgovornosti propisane Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju brodovima i sprečavanju onečišćenja. Ta se definicija temelji na definiciji „društva” iz članka 3. točke (d) Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća²¹ te je u skladu s globalnim sustavom prikupljanja podataka koji je 2016. uspostavila Međunarodna pomorska organizacija (IMO). U skladu s načelom „onečišćivač plaća”, brodarska društva mogla bi, na temelju ugovora, smatrati subjekt koji donosi odluke koje utječu na intenzitet stakleničkih plinova energije koju upotrebljava brod izravno odgovornim za troškove usklađivanja u okviru ove Uredbe. Taj bi subjekt obično bio onaj koji je odgovoran za odabir goriva, rute i brzine broda.

²¹ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz

²¹ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz

pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L123, 19.5.2015., str. 55.).

pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L123, 19.5.2015., str. 55.).

Amandman 12

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Za razvoj i uvođenje novih goriva i energetskih rješenja potreban je koordinirani pristup kako bi se uskladili ponuda, potražnja i osiguravanje odgovarajuće distribucijske infrastrukture. Iako se postojeći europski regulatorni okvir već djelomično bavi proizvodnjom goriva u okviru Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća²² i distribucijom u okviru Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća²³, postoji i potreba za instrumentom kojim se utvrđuju sve veće razine potražnje za obnovljivim i niskougljičnim brodskim gorivima.

Izmjena

(8) Za razvoj i uvođenje novih goriva i energetskih rješenja potreban je koordinirani pristup kako bi se uskladili ponuda, potražnja i osiguravanje odgovarajuće distribucijske infrastrukture. ***Odgovarajućim potporama i ekonomijama razmjera na strani ponude trebao bi se olakšati daljnji razvoj tih novih goriva.*** Iako se postojeći europski regulatorni okvir već djelomično bavi proizvodnjom goriva u okviru Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća²² i distribucijom u okviru Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća²³, postoji i potreba za instrumentom kojim se utvrđuju sve veće razine potražnje za obnovljivim i niskougljičnim brodskim gorivima ***i drugim obnovljivim izvorima energije.***

²² Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2001., str. 82.).

²³ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

²² Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2001., str. 82.).

²³ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Iako se instrumentima kao što su određivanje cijene ugljika ili ciljevima u pogledu intenziteta emisija određene aktivnosti **promiču** poboljšanja energetske učinkovitosti, nisu prikladni za ostvarivanje znatnog pomaka prema obnovljivim i niskougljičnim gorivima u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju. Stoga je nužan poseban regulatorni pristup namijenjen uporabi obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva i zamjenskih izvora energije, kao što su energija vjetra ili električna energija.

Izmjena

(9) Iako se instrumentima kao što su određivanje cijene ugljika ili ciljevima u pogledu intenziteta emisija određene aktivnosti **mogu promicati neka** poboljšanja energetske **i operativne** učinkovitosti, nisu prikladni za ostvarivanje znatnog pomaka prema obnovljivim i niskougljičnim gorivima u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju. Stoga je nužan poseban regulatorni pristup namijenjen uporabi obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva i zamjenskih izvora energije, kao što su energija vjetra ili električna energija.

Amandman 14

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 9.a (nova)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9.a) *U skladu s preporukom Komisije od 28. rujna 2021. o energetskoj učinkovitosti na prvom mjestu: od načelâ do primjene u praksi. Smjernice i primjeri za provedbu pri donošenju odluka u energetskom sektoru i drugim područjima, potrebno je osigurati da je za različite pomorske aktivnosti potrebna minimalna količina energije, uz promicanje prijelaza na održiva obnovljiva goriva. U svojem prvom izvješću o funkcioniranju ove Uredbe Komisija bi trebala procijeniti i kvantificirati operativnu i energetsku učinkovitost postignutu u pomorskom sektoru zahvaljujući relevantnim prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”, a u slučaju nedovoljnog djelovanja trebala bi razmotriti moguće izmjene ove Uredbe kako bi se uključile posebne odredbe za poticanje brodovlasnika i brodara da provedu dostupne operativne mjere energetske učinkovitosti u*

skladu sa svojim potrebama, kao što su spora plovidba (engl. slow steaming), optimizacija brzine i planiranja, vjetrom potpomognuta propulzija, premazi protiv obrastanja, elektrifikacija iz obnovljivih izvora i skladištenje energije, ali i digitalizacija te optimizacija logistike.. Nagradivanje, čime se potiče uporaba energetski učinkovitijih izvora energije ili pogonskih tehnologija za energiju koja se upotrebljava na moru i na vezu radi usklađivanja s odredbama ove Uredbe, jednako je važno kao i pravilna operacionalizacija smjernica o energetskoj učinkovitosti na prvom mjestu.

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) ***Intervencije politike za poticanje potražnje za obnovljivim i niskougljičnim brodskim gorivima trebale bi se temeljiti na ciljevima i poštovati **načelo tehnološke neutralnosti**.*** U skladu s tim, trebalo bi utvrditi ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima **a da se ne propisuje uporaba** nekog određenog goriva ili tehnologije.

Izmjena

(10) ***Budući da tehnologije s nultom stopom emisija možda neće biti dostupne u vrlo kratkom roku, intervencije politike za poticanje potražnje za obnovljivim i niskougljičnim brodskim gorivima trebale bi se temeljiti na ciljevima i poštovati **načela energetske učinkovitosti na prvom mjestu**.*** U skladu s tim, trebalo bi utvrditi ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima, **čime bi se trebalo osigurati i ispravno prepoznavanje energetske učinkovitosti i održivosti** nekog određenog goriva ili tehnologije. **Nadalje, namjenski poticaji primjereni su za poticanje širenja i prihvaćanja obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla koja će imati ključnu ulogu u dekarbonizaciji onih vrsta uporabe u pomorskom prometu za koje nije dostupna energetski učinkovitija i održiva alternativa utemeljena na obnovljivim izvorima energije, kao što je izravna elektrifikacija utemeljena na obnovljivim izvorima energije.**

Amandman 16

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Kako bi se zadovoljile ***buduće potrebe***, trebalo bi promicati razvoj i uvođenje obnovljivih i niskougljičnih goriva s visokim potencijalom za ***održivost, komercijalnu zrelost te*** inovacije i rast. Time će se poduprijeti stvaranje inovativnih i konkurentnih tržišta goriva i osigurati dosta na opskrba održivim brodskim gorivima u kratkoročnom i dugoročnom razdoblju kako bi se doprinijelo ambicijama Unije u pogledu dekarbonizacije prometa i pritom unaprijedio njezin rad na postizanju visoke razine zaštite okoliša. U tu bi svrhu trebala biti prihvatljiva održiva brodska goriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelovima A i B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 te sintetička brodska goriva. Posebno su važna održiva brodska goriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 jer je riječ o trenutačno komercijalno najzreljoj tehnologiji za ***dekarbonizaciju*** pomorskog prijevoza već u kratkoročnom razdoblju.

Izmjena

(11) Kako bi se zadovoljile ***potrebe vidova pomorskog prometa u kojima je najčeže smanjiti emisije***, trebalo bi ***prioritetno*** promicati razvoj i uvođenje ***najodrživijih*** obnovljivih i niskougljičnih goriva s visokim potencijalom za ***energetsku učinkovitost te potencijalom za*** inovacije i rast. Time će se poduprijeti stvaranje inovativnih i konkurentnih tržišta goriva i osigurati dosta na opskrba održivim, ***obnovljivim i niskougljičnim*** brodskim gorivima ***te obnovljivim pogonskim tehnologijama*** u kratkoročnom i dugoročnom razdoblju kako bi se doprinijelo ambicijama Unije u pogledu ***klima, energije i*** dekarbonizacije prometa i pritom unaprijedio njezin rad na postizanju visoke razine zaštite okoliša. U tu bi svrhu trebala biti prihvatljiva održiva brodska goriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelovima A i B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 te sintetička brodska goriva. Posebno su važna održiva brodska goriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 jer je riječ o trenutačno komercijalno najzreljoj tehnologiji za ***početak dekarbonizacije*** pomorskog prijevoza već u kratkoročnom razdoblju.

Amandman 17

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) Međutim, u pomorskom sektorу taj pristup mora biti stroži. Potražnja za

Izmjena

(13) Međutim, u pomorskom sektorу taj pristup mora biti stroži. Potražnja za

biogorivima, tekućim biogorivima i gorivima iz biomase koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u pomorskom sektoru trenutačno je neznatna jer je više od 99 % trenutačno korištenih brodskih goriva fosilnog podrijetla. Neprihvatljivost goriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u skladu s ovom Uredbom smanjuje i rizik od usporavanja dekarbonizacije prometnog sektora, do kojeg bi inače moglo doći zbog prebacivanja biogoriva koja se temelje na kulturama iz cestovnog u pomorski sektor. Od ključne je važnosti to preusmjeravanje svesti na najmanju moguću mjeru s obzirom na to da je cestovni promet trenutačno prometni sektor koji najviše onečišćuje te da se u pomorskom prometu trenutačno upotrebljavaju pretežno fosilna goriva. Stoga bi stvaranje potencijalno velike potražnje za biogorivima, tekućim biogorivima i gorivima iz biomase koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje trebalo izbjegići promicanjem njihove uporabe u skladu s ovom Uredbom. U skladu s tim, zbog dodatnih emisija stakleničkih plinova i gubitka bioraznolikosti koje uzrokuju sve vrste goriva koje se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje, treba smatrati da ta goriva imaju jednake emisijske faktore kao i najnepovoljniji proces.

biogorivima, tekućim biogorivima i gorivima iz biomase koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u pomorskom sektoru trenutačno je neznatna jer je više od 99 % trenutačno korištenih brodskih goriva fosilnog podrijetla. Neprihvatljivost goriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u skladu s ovom Uredbom smanjuje i rizik od usporavanja dekarbonizacije prometnog sektora, do kojeg bi inače moglo doći zbog prebacivanja biogoriva koja se temelje na kulturama iz cestovnog u pomorski sektor. Od ključne je važnosti to preusmjeravanje svesti na najmanju moguću mjeru s obzirom na to da je cestovni promet trenutačno prometni sektor koji najviše onečišćuje te da se u pomorskom prometu trenutačno upotrebljavaju pretežno fosilna goriva. Stoga bi stvaranje potencijalno velike potražnje za biogorivima, tekućim biogorivima i gorivima iz biomase koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje trebalo izbjegići promicanjem njihove uporabe u skladu s ovom Uredbom. U skladu s tim, zbog dodatnih emisija stakleničkih plinova i gubitka bioraznolikosti koje uzrokuju sve vrste goriva koje se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje, treba smatrati da ta goriva imaju jednake emisijske faktore kao i najnepovoljniji **fosilni** proces.

Amandman 18

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Dugo prijelazno razdoblje povezano s razvojem i uvođenjem novih goriva i energetskih rješenja za pomorski promet zahtijeva brzo djelovanje i uspostavu jasnog i predvidljivog dugoročnog regulatornog okvira kojim će

Izmjena

(14) Dugo prijelazno razdoblje povezano s razvojem i uvođenjem novih **obnovljivih** goriva i energetskih rješenja za pomorski promet, **kao i dugačak prosječni životni vijeka brodova u rasponu od 25 do 30 godina**, zahtijeva brzo djelovanje i

se olakšati planiranje i ulaganja svih uključenih dionika. Jasan i stabilan dugoročni regulatorni okvir olakšat će razvoj i uvođenje **novih** goriva i energetskih rješenja za pomorski promet te potaknuti ulaganja dionika. Takvim bi se okvirom trebala utvrditi ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima do 2050. Ta bi ograničenja s vremenom trebala postati ambicioznija kako bi odražavala očekivani tehnološki razvoj i povećanu proizvodnju obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva.

uspostavu jasnog i predvidljivog dugoročnog regulatornog okvira, **o kojem bi se raspravljalо s dionicima i civilnim društvom**, kojim će se olakšati planiranje i ulaganja svih uključenih dionika. **Zbog ubrzavanja klimatske krize raste važnost mјera koje će se danas poduzeti u tom sektorу.** Jasan, **ambiciozan** i stabilan dugoročni regulatorni okvir olakšat će razvoj i uvođenje **alternativnih** goriva i **obnovljivih** energetskih rješenja za pomorski promet te potaknuti ulaganja dionika. Takvim bi se okvirom trebala utvrditi ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima, **sve do postizanja nulte stopе emisija** do 2050. Ta bi ograničenja s vremenom trebala postati ambicioznija kako bi odražavala očekivani tehnološki razvoj i povećanu proizvodnju obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva.

Amandman 19

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

(15) Ovom bi Uredbom trebalo utvrditi metodologiju i formulu koje bi se trebale primjenjivati za izračun prosječnog godišnjeg intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu. Ta bi se formula trebala temeljiti na potrošnji goriva koju prijavljuju brodovi i pritom bi se u obzir trebali uzeti relevantni emisijski faktori tih goriva. U metodologiji bi se trebala odražavati i uporaba zamjenskih izvora energije, kao što su energija vjetra ili električna energija.

Izmjena

(15) Ovom bi Uredbom trebalo utvrditi metodologiju i formulu koje bi se trebale primjenjivati za izračun prosječnog godišnjeg intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu. Ta bi se formula trebala temeljiti na potrošnji goriva koju prijavljuju brodovi i pritom bi se u obzir trebali uzeti relevantni emisijski faktori tih goriva. U metodologiji bi se trebala odražavati i uporaba zamjenskih izvora energije **na moru i na vezu**, kao što su energija vjetra, **solarna** ili električna energija.

Amandman 20

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(17) Učinkovitost obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva u ciklusu „od izvora do broda” trebala bi se utvrditi primjenom zadanih ili stvarnih i certificiranih emisijskih faktora koji obuhvaćaju emisije „od izvora do spremnika” i „od spremnika do broda”. Međutim, učinkovitost fosilnih goriva trebala bi se ocjenjivati samo primjenom zadanih emisijskih faktora kako je predviđeno ovom Uredbom.

Izmjena

(17) Učinkovitost obnovljivih i niskougljičnih brodskih goriva u ciklusu „od izvora do broda” trebala bi se utvrditi primjenom zadanih ili stvarnih i certificiranih emisijskih faktora koji obuhvaćaju emisije „od izvora do spremnika” i „od spremnika do broda”. Međutim, učinkovitost fosilnih goriva, *i tekućih i plinovitih*, trebala bi se ocjenjivati samo primjenom zadanih emisijskih faktora, *koje bi trebalo redovito ažurirati na temelju najnovijih tehnoloških i znanstvenih postignuća*, kako je predviđeno ovom Uredbom. *U budućnosti bi se mogla dopustiti upotreba stvarnih i certificiranih emisijskih faktora, kojima bi se obuhvatilo dio emisija „od spremnika do broda” koje nastaju zbog istjecanja, za fosilna goriva, pod uvjetom da Komisija delegiranim aktom uspostavi odgovarajući mehanizam certifikacije i provjere.*

Amandman 21

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 18.

Tekst koji je predložila Komisija

(18) Potreban je sveobuhvatan pristup svim najrelevantnijim emisijama stakleničkih plinova (CO_2 , CH_4 i N_2O) kako bi se promicala uporaba izvora energije koji općenito stvaraju manje ukupne emisije stakleničkih plinova. Kako bi odražavalo potencijal metana i dušikovih oksida za globalno zagrijavanje, ograničenje utvrđeno ovom Uredbom trebalo bi stoga izraziti kao „ekvivalent CO_2 ”.

Izmjena

(18) Potreban je sveobuhvatan pristup svim najrelevantnijim emisijama stakleničkih plinova (CO_2 , **BC**, CH_4 i N_2O) kako bi se promicala uporaba izvora energije koji općenito stvaraju manje ukupne emisije stakleničkih plinova. Kako bi odražavalo potencijal metana, *crnog ugljika* i dušikovih oksida za globalno zagrijavanje, ograničenje utvrđeno ovom Uredbom trebalo bi stoga izraziti kao „ekvivalent CO_2 ”. *Komisija bi trebala najkasnije u prosincu 2022. izračunati referentnu vrijednost koja bi trebala odgovarati prosječnom intenzitetu stakleničkih plinova energije koja se*

upotrebljavana na brodovima 2020., a koja se određuje na temelju podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje u okviru Uredbe (EU) 2015/757 i uz primjenu metodologije i zadanih vrijednosti utvrđenih u prilozima I. i II. ovoj Uredbi.

Amandman 22

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

(19) Uporabom obnovljivih izvora energije i alternativnih pogona, **kao što su energija** vjetra i sunca, znatno se smanjuje intenzitet stakleničkih plinova ukupne energije **koja se upotrebljava** na brodovima. **Poteškoće pri točnom mjerenu i kvantificiranju** tih izvora energije (**nepostojanost uporabe energije, izravni prijenos kao pogon itd.**) ne bi trebale sprečavati njihovo priznavanje u ukupnoj **uporabi energije** na brodu putem približnih vrijednosti **njihova doprinosa energetskoj bilanci broda.**

Izmjena

(19) Uporabom obnovljivih izvora energije i alternativnih pogona, **uključujući, ali ne isključivo, energiju** vjetra i sunca, znatno se smanjuje intenzitet stakleničkih plinova ukupne energije na brodovima. **Rješenja za točno mjerjenje i kvantificiranje** tih izvora energije, **kao što su brodske senzori i softver za procjenu uvjeta na ruti, postaju sve dostupnija.** Stoga bi se **doprinos obnovljivih izvora energije i alternativnih pogona** ukupnoj energetskoj bilanci broda trebao evidentirati i obračunavati što je moguće preciznije uporabom najboljih sredstava za mjerjenje koja su danas dostupna, ili, ako se dokaže da mjerjenje nije tehnički moguće, na temelju najboljih dostupnih približnih vrijednosti. **Medunarodna pomorska organizacija (IMO)** daje određene smjernice o postupanju s inovativnom tehnologijom energetske učinkovitosti^{1a}, među ostalim za procjenu energije dobivene na temelju vjetrom potpomognute propulzije, a razvijaju se i druge metode procjene.

^{1a} **GUIDANCE ON TREATMENT OF INNOVATIVE ENERGY EFFICIENCY TECHNOLOGIES FOR CALCULATION AND VERIFICATION OF THE ATTAINED EEDI AND EEXI (SMJERNICE ZA 2021. O POSTUPANJU S INOVATIVNIM**

**TEHNOLOGIJAMA ENERGETSKE
UČINKOVITOSTI ZA IZRAČUN I
PROVJERU POSTIGNUTIH INDEKSA
EEDI I EEXI) (MEPC.1/Circ.896)**

Amandman 23

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 20.**

Tekst koji je predložila Komisija

(20) **Onečišćenje** zraka koje uzrokuju brodovi **na vezu** (sumporni oksidi, dušikovi oksidi i čestice) velik je problem za obalna područja i lučke gradove. Stoga bi trebalo uvesti posebne i stroge obveze za smanjenje emisija iz brodova na vezu koji dobivaju energiju iz svojih motora tijekom boravka u **luci**. Prema podacima prikupljenima 2018. u okviru Uredbe (EU) 2015/757, putnički brodovi i kontejnerski brodovi kategorije su brodova s najvećom količinom emisija po brodu na vezu. U skladu s tim, problem emisija iz tih kategorija brodova trebao bi se rješavati kao prioritet.

Izmjena

(20) **Prema procjenama je onečišćenje** zraka koje uzrokuju brodovi (sumporni oksidi, dušikovi oksidi i čestice) **razlog za više od 50 000 smrtnih slučajeva godišnje u Uniji i** velik je problem za obalna područja i lučke gradove. Stoga bi trebalo uvesti posebne i stroge obveze za smanjenje emisija iz brodova na vezu koji dobivaju energiju iz svojih motora tijekom boravka u **lukama**. Prema podacima prikupljenima 2018. u okviru Uredbe (EU) 2015/757, putnički brodovi i kontejnerski brodovi kategorije su brodova s najvećom količinom emisija po brodu na vezu. U skladu s tim, problem emisija iz tih kategorija brodova trebao bi se rješavati kao prioritet, **nakon čega bi se trebalo rješavati pitanje emisija iz svih preostalih vrsta brodova, kako bi se čim prije poboljšala kvaliteta zraka u obalnim područjima.**

Amandman 24

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 20.a (nova)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(20.a) Budući da je crni ugljik drugi najsnazniji uzrok klimatskog zagrijavanja koje prouzročuju brodovi, mjere za smanjenje njegove upotrebe mogле би doprinijeti rješavanju problema zagadenja zraka i klimatskih promjena.

Određivanjem strogog intenziteta stakleničkih plinova, poticanjem operativne i energetske učinkovitosti te uračunavanjem crnog ugljika u cilj intenziteta stakleničkih plinova moglo bi pomoći u smanjenju emisija CO₂ i crnog ugljika. Komisija bi u svojem izvješću trebala procijeniti jesu li možda potrebne dodatne mjere za rješavanje pitanja ispuštanja crnog ugljika na Arktiku ili u njegovoј blizini.

Amandman 25

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija

(21) Opskrbom električnom energijom s kopna smanjuje se onečišćenje zraka koje proizvode brodovi te se smanjuje količina emisija stakleničkih plinova koje stvara pomorski promet. Opskrba električnom energijom s kopna predstavlja opskrbu brodova na vezu energijom koja **je sve čišća s obzirom na sve veći udio obnovljivih izvora** energije u kombinaciji električne energije koja se upotrebljava u EU-u. Budući da je Direktivom 2014/94/EU (Direktiva o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva) obuhvaćeno samo osiguravanje mesta priključenja na opskrbu električnom energijom s kopna, potražnja za tom tehnologijom i, posljedično, njezino uvođenje i dalje su ograničeni. Stoga bi trebalo utvrditi posebna pravila kojima se propisuje upotreba mesta za opskrbu električnom energijom s kopna za brodove **koji najviše onečišćuju**.

Izmjena

(21) Opskrbom električnom energijom s kopna smanjuje se onečišćenje zraka koje proizvode brodovi **na vezu** te se smanjuje količina emisija stakleničkih plinova koje stvara pomorski promet **na vezu**. Opskrba električnom energijom s kopna predstavlja **sve korisniju** opskrbu brodova na vezu energijom koja **će biti čista razmjerno udjelu obnovljive** energije u kombinaciji električne energije koja se upotrebljava u EU-u. Budući da je Direktivom 2014/94/EU (Direktiva o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva) obuhvaćeno samo osiguravanje mesta priključenja na opskrbu električnom energijom s kopna, potražnja za tom tehnologijom i, posljedično, njezino uvođenje i dalje su ograničeni. Stoga bi trebalo utvrditi posebna pravila **i poticaje** kojima se propisuje upotreba mesta za opskrbu električnom energijom s kopna za **sve brodove obuhvaćene ovom Uredbom**.

Amandman 26

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(21.a) Koordinacija između luka, brodara i svih relevantnih dionika ključna je za osiguravanje optimalne opskrbe električnom energijom s kopna (OPS). Konkretno, brodari bi trebali luci pristajanja osigurati primjerene i pravovremene informacije o svojoj namjeri da se opskrbe električnom energijom s kopna i o svojim procijenjenim potrebama za električnom energijom, posebno ako su one veće od procijenjenih potreba za tu kategoriju broda, među ostalim kako bi se osiguralo predvidljivo korištenje električne mreže. Države članice trebale bi blisko suradivati s relevantnim dionicima kako bi osigurale provođenje potrebnih ulaganja te dostatni kapacitet i stabilnost mreže. Obvezu luka da osiguraju opskrbu električnom energijom s kopna trebalo bi nadograditi odgovarajućom obvezom brodova da se povežu s takvom infrastrukturom za punjenje dok su na vezu kako bi se osigurala djelotvornost i izbjegao nastanak neupotrebljive imovine.

Kako bi se izbjegla nekompatibilnost između postrojenja za električnu energiju s kopna koja se nalaze na brodu i onih u lukama, Komisija bi trebala pružiti potrebnu potporu kako bi se osiguralo da plovila i luke primjenjuju sve postojeće i buduće zahtjeve za normizaciju, posebno u pogledu pretvorbe električne frekvencije ako je to potrebno.

Amandman 27

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.

Tekst koji je predložila Komisija

(22) Osim opskrbe električnom energijom s kopna, i druge bi tehnologije u lukama mogле ponuditi jednake koristi za

Izmjena

(22) Osim opskrbe električnom energijom s kopna, i druge bi tehnologije u lukama mogле ponuditi jednake koristi za

okoliš. Ako se pokaže da je uporaba alternativne tehnologije istovjetna opskrbi električnom energijom s kopna, brod bi trebao biti izuzet od obveze te opskrbe.

okoliš, *kao što su instalacija obnovljivih energetskih sustava na brodu, baterije i zamjena baterija*. Ako se pokaže da je uporaba alternativne tehnologije istovjetna opskrbi električnom energijom s kopna, *u smislu smanjenja zagadnja zraka i emisija stakleničkih plinova*, brod bi trebao biti izuzet od obveze te opskrbe.

Amandman 28

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

(23) Iz više objektivnih razloga trebalo bi isto tako predvidjeti iznimke od opskrbe električnom energijom s kopna koje je potvrđilo upravljačko tijelo luke pristajanja i *koje su* ograničene na neplanirana pristajanja u luke zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru, na kratkotrajne boravke brodova na vezu koji traju manje od dva sata jer je to najkraće vrijeme potrebno za priključenje te na proizvodnju energije na brodu u izvanrednim situacijama.

Izmjena

(23) Iz više objektivnih razloga trebalo bi isto tako predvidjeti iznimke od opskrbe električnom energijom s kopna koje je potvrđilo upravljačko tijelo luke pristajanja, *upravitelj terminala i/ili nadležno tijelo, ovisno o modelima upravljanja za luke u različitim državama članicama*. *Te bi iznimke trebale biti* ograničene na neplanirana pristajanja u luke zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru, na kratkotrajne boravke brodova na vezu koji traju manje od dva sata jer je to najkraće vrijeme potrebno za priključenje te na proizvodnju energije na brodu u izvanrednim situacijama.

Amandman 29

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 24.

Tekst koji je predložila Komisija

(24) Iznimke bi u slučaju nedostupnosti ili nekompatibilnosti sustava za opskrbu električnom energijom s kopna trebale biti ograničene ako je brodarima i upraviteljima luka dano dovoljno vremena za potrebna ulaganja, kako bi se osigurali potrebeni poticaji za ta ulaganja i izbjeglo nepošteno tržišno natjecanje. Brodari bi od

Izmjena

(24) Iznimke bi u slučaju nedostupnosti ili nekompatibilnosti sustava za opskrbu električnom energijom s kopna trebale biti ograničene ako je brodarima i upraviteljima luka dano dovoljno vremena za potrebna ulaganja, kako bi se osigurali potrebeni poticaji za ta ulaganja i izbjeglo nepošteno tržišno natjecanje. Brodari bi od

2035. trebali pažljivo planirati pristajanje u luku kako bi bili sigurni da mogu obavljati svoje aktivnosti a da ne stvaraju emisije onečišćujućih tvari i stakleničkih plinova na vezu te da ne ugrožavaju okoliš u obalnim područjima i lučkim gradovima. Trebalo bi zadržati ograničen broj iznimaka u slučaju nedostupnosti *ili nekompatibilnosti* sustava za opskrbu električnom energijom s kopna kako bi se omogućila povremena promjena rasporeda pristajanja u lukama u zadnji čas i pristajanja u lukama s nekompatibilnom opremom.

2035. trebali pažljivo planirati pristajanje u luku kako bi bili sigurni da mogu obavljati svoje aktivnosti a da ne stvaraju emisije onečišćujućih tvari i stakleničkih plinova na vezu te da ne ugrožavaju okoliš u obalnim područjima i lučkim gradovima. Trebalo bi **do 2040.** zadržati ograničen broj iznimaka u slučaju nedostupnosti sustava za opskrbu električnom energijom s kopna kako bi se omogućila povremena promjena rasporeda pristajanja u lukama u zadnji čas i pristajanja u lukama s nekompatibilnom opremom. *Kako bi se dodatno potaknula opskrba električnom energijom s kopna, države članice trebale bi provesti odredbe iz članka 14. Direktive (EU) .../...*

[Direktiva o oporezivanju energije] kojima se predviđaju potpuna ili djelomična oslobođenja za električnu energiju kojom se izravno opskrbljuju plovila na vezu u lukama ili prijenosne baterije plovila koje se pune na vezu.

Amandman 30

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 25.

Tekst koji je predložila Komisija

(25) Ovom Uredbom trebalo bi uspostaviti pouzdan sustav praćenja, izvješćivanja i verifikacije kako bi se pratila usklađenost s njezinim odredbama. Kako bi se osigurala točnost podataka dostavljenih u okviru tog sustava, sustav bi se trebao na nediskriminirajući način primjenjivati na sve brodove i zahtijevati verifikaciju koju obavlja treća strana. Radi lakšeg ostvarivanja cilja ove Uredbe te kako bi se ograničilo administrativno opterećenje za društva, verifikatore *i* pomorska tijela, svi podaci koji su već dostavljeni za potrebe Uredbe (EU) 2015/757 trebali bi se prema potrebi upotrebljavati za provjeru usklađenosti s ovom Uredbom.

Izmjena

(25) Ovom Uredbom trebalo bi uspostaviti pouzdan *i transparentan* sustav praćenja, izvješćivanja i verifikacije kako bi se pratila usklađenost s njezinim odredbama. Kako bi se osigurala točnost podataka dostavljenih u okviru tog sustava, sustav bi se trebao na nediskriminirajući način primjenjivati na sve brodove i zahtijevati verifikaciju koju obavlja treća strana. Radi lakšeg ostvarivanja cilja ove Uredbe te kako bi se ograničilo administrativno opterećenje za društva, verifikatore *te* pomorska *i upravljačka* tijela, svi podaci koji su već dostavljeni za potrebe Uredbe (EU) 2015/757 trebali bi se prema potrebi upotrebljavati za provjeru usklađenosti s ovom Uredbom.

Amandman 31

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 26.

Tekst koji je predložila Komisija

(26) Društva bi trebala biti odgovorna za praćenje i izvješćivanje o količini i vrsti energije koja se upotrebljava na brodovima u plovidbi i brodovima na vezu te za izvješćivanje o drugim relevantnim informacijama, kao što su informacije o vrsti brodskog motora *ili o prisutnosti* tehnologija za vjetrom potpomognutu propulziju, kako bi se dokazala usklađenost s ograničenjem intenziteta stakleničkih plinova za energiju koja se upotrebljava na brodu, kako je utvrđeno ovom Uredbom. Kako bi se verifikatorima olakšalo ispunjavanje tih obveza praćenja i izvješćivanja te postupka verifikacije, slično kao u Uredbi (EU) 2015/757, društva bi trebala dokumentirati predviđenu metodu praćenja i u planu praćenja navesti dodatne pojedinosti o primjeni pravila ove Uredbe. Plan praćenja te prema potrebi njegove naknadne izmjene trebalo bi dostaviti verifikatoru.

Izmjena

(26) Društva bi trebala biti odgovorna za praćenje i izvješćivanje o količini i vrsti energije koja se upotrebljava na brodovima u plovidbi i brodovima na vezu te za izvješćivanje o drugim relevantnim informacijama, kao što su informacije o vrsti brodskog motora, *tehničke specifikacije* tehnologija za vjetrom potpomognutu propulziju *ili bilo koji alternativni izvor energije koji se nalazi na brodu, uključujući uračunavanje energije koju osiguravaju*, kako bi se dokazala usklađenost s ograničenjem intenziteta stakleničkih plinova za energiju koja se upotrebljava na brodu, kako je utvrđeno ovom Uredbom. Kako bi se verifikatorima olakšalo ispunjavanje tih obveza praćenja i izvješćivanja te postupka verifikacije, slično kao u Uredbi (EU) 2015/757, društva bi trebala dokumentirati predviđenu metodu praćenja i u planu praćenja navesti dodatne pojedinosti o primjeni pravila ove Uredbe. Plan praćenja te prema potrebi njegove naknadne izmjene trebalo bi dostaviti verifikatoru.

Informacije o plovidbi u uvjetima zaledenog mora i druge relevantne informacije o plovilima koja imaju klasu leda moraju se prijaviti kako bi se primjenila posebna metoda utvrđena u prilozima.

Amandman 32

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 26.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(26.a) Trebalo bi poticati upotrebu tehnologija decentraliziranog vođenja

evidencije transakcija kako bi postupci praćenja i izvješćivanja utvrđeni u skladu s ovom Uredbom bili sigurniji, točniji i sljediviji za provjeru.

Amandman 33

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 29.

Tekst koji je predložila Komisija

(29) Na temelju podataka i informacija koje prate i prijavljuju društva, verifikatori bi trebali izračunati i utvrditi godišnji prosječni intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu i bilancu broda s obzirom na ograničenje, uključujući svaki višak ili manjak usklađenosti, kao i ispunjavanje zahtjeva za opskrbu broda na vezu električnom energijom s kopna. Verifikator bi o tim informacijama trebao obavijestiti predmetno društvo. Ako je verifikator isti subjekt kao i verifikator za potrebe Uredbe (EU) 2015/757, ta se obavijest može poslati s verifikacijskim izvješćem u skladu s tom uredbom. Predmetno društvo takve bi informacije zatim trebalo dostaviti Komisiji.

Izmjena

(29) Na temelju podataka i informacija koje prate i prijavljuju društva, verifikatori bi trebali izračunati i utvrditi godišnji prosječni intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu i bilancu broda s obzirom na ograničenje, uključujući svaki višak ili manjak usklađenosti, kao i ispunjavanje zahtjeva za opskrbu broda na vezu električnom energijom s kopna *i kvota za obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla. Verifikator bi trebao i zasebno, na godišnjoj razini agregirati svaku vrstu goriva ili energije koja se troši na vezu i na moru, uključujući i svaki zamjenski izvor energije koji se troši, kao što su električna ili solarna energija te energija vjetra.* Verifikator bi o tim informacijama trebao obavijestiti predmetno društvo. Ako je verifikator isti subjekt kao i verifikator za potrebe Uredbe (EU) 2015/757, ta se obavijest može poslati s verifikacijskim izvješćem u skladu s tom uredbom. Predmetno društvo takve bi informacije zatim trebalo dostaviti Komisiji.

Amandman 34

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 30.

Tekst koji je predložila Komisija

(30) Komisija bi trebala uspostaviti i osigurati funkcioniranje elektroničke baze

Izmjena

(30) Komisija bi trebala uspostaviti i osigurati funkcioniranje elektroničke baze

podataka ***u kojoj se bilježi učinkovitost*** svakog broda i kojom se osigurava njegova usklađenost s ovom Uredbom. Kako bi se olakšalo izvješćivanje i ograničilo administrativno opterećenje društava, verifikatora i drugih korisnika, ta elektronička baza podataka trebala bi se temeljiti na postojećem modulu THETIS-MRV i uzeti u obzir mogućnost ponovne uporabe informacija i podataka prikupljenih za potrebe Uredbe (EU) 2015/757.

podataka ***kojom se upravlja centralno, a koja služi za bilježenje učinkovitosti*** svakog broda, ***kao i za prikupljanje podataka o upotrebi energije, kaznama, fleksibilnosti i izuzećima te svih drugih relevantnih informacija*** i kojom se osigurava njegova usklađenost s ovom Uredbom. Kako bi se olakšalo izvješćivanje i ograničilo administrativno opterećenje društava, verifikatora i drugih korisnika, ta elektronička baza podataka trebala bi se temeljiti na postojećem modulu THETIS-MRV i uzeti u obzir mogućnost ponovne uporabe informacija i podataka prikupljenih za potrebe Uredbe (EU) 2015/757. ***Kako bi se poboljšala transparentnost uz istovremeno smanjivanje administrativnog opterećenja za brodovlasnike i brodare, verifikatori bi trebali na razini pojedinačnog broda agregirati podatke o usklađenosti koje im dostave brodovlasnici i brodari. Podaci koji se unesu u bazu podataka trebali bi biti usporedivi i javno dostupni u otvorenom formatu kako bi se općoj javnosti, a posebno civilnom društvu i znanstvenoj zajednici, omogućilo praćenje ekološke tranzicije pomorskog sektora.***

Amandman 35

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 31.

Tekst koji je predložila Komisija

(31) Usklađenost s ovom Uredbom mogla bi ovisiti o elementima izvan kontrole društva, kao što su pitanja povezana s dostupnošću ili kvalitetom goriva. Stoga bi društvima trebalo omogućiti fleksibilnost pri prenošenju viška usklađenosti iz jedne godine u drugu ili posuđivanje viška usklađenosti iz sljedeće godine unutar određenih granica. Budući da je od velike važnosti za kvalitetu lokalnog zraka u lučkim gradovima i obalnim područjima, na opskrbu

Izmjena

(31) Usklađenost s ovom Uredbom mogla bi ovisiti o elementima izvan kontrole društva, kao što su pitanja povezana s dostupnošću ili kvalitetom goriva. Stoga bi društvima trebalo omogućiti fleksibilnost pri prenošenju viška usklađenosti iz jedne godine u drugu ili posuđivanje viška usklađenosti ***koji je ostvaren s pomoću obnovljive energije*** iz sljedeće godine unutar određenih granica. Budući da je od velike važnosti za kvalitetu lokalnog zraka u lučkim gradovima i

električnom energijom s kopna za brod na vezu ne bi trebalo primjenjivati slične odredbe o fleksibilnosti.

balnim područjima, na opskrbu električnom energijom s kopna *i korištenje druge tehnologije s nultom stopom emisija* za brod na vezu ne bi trebalo primjenjivati slične odredbe o fleksibilnosti.

Amandman 36

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 32.

Tekst koji je predložila Komisija

(32) Kako bi se izbjegla ovisnost o tehnologiji i nastavilo podupirati uvođenje *najuspješnijih* rješenja, društвima bi trebalo dopustiti objedinjavanje učinkovitosti različitih brodova i uporabu mogуće prekomjerne učinkovitosti jednog broda kako bi se nadoknadila nedostatna učinkovitost drugog broda. Time se stvara mogućnost za nagrađivanje prekomjerne usklađenosti i potiče ulaganje u naprednije tehnologije. Mogućnost odabira objedinjene usklađenosti trebala bi ostati dobrovoljna i podložna pristanku predmetnih društava.

Izmjena

(32) Kako bi se izbjegla ovisnost o tehnologiji i nastavilo podupirati uvođenje *energetski najučinkovitijih i najodrživijih* rješenja, društвima bi trebalo dopustiti objedinjavanje učinkovitosti različitih brodova i uporabu mogуće prekomjerne učinkovitosti jednog broda kako bi se nadoknadila nedostatna učinkovitost drugog broda. Time se stvara mogućnost za nagrađivanje prekomjerne usklađenosti i potiče ulaganje u naprednije tehnologije. Mogućnost odabira objedinjene usklađenosti trebala bi ostati dobrovoljna i podložna pristanku predmetnih društava.

Amandman 37

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 33.

Tekst koji je predložila Komisija

(33) Dokument o usklađenosti („potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU“) koji je izdao verifikator u skladu s postupcima utvrđenima u ovoj Uredbi trebao bi se čuvati na brodovima kao dokaz usklađenosti s ograničenjima intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu i sa zahtjevima za opskrbu električnom energijom s kopna za brodove na vezu. Verifikatori bi trebali obavijestiti Komisiju o izdavanju takvih

Izmjena

(33) Dokument o usklađenosti („potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU“) koji je izdao verifikator u skladu s postupcima utvrđenima u ovoj Uredbi trebao bi se čuvati na brodovima kao dokaz usklađenosti s ograničenjima intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu, *sa zahtjevom za obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla* i sa zahtjevima za opskrbu električnom energijom s kopna za brodove na vezu. Verifikatori bi trebali obavijestiti Komisiju

dokumenata.

o izdavanju takvih dokumenata.

Amandman 38

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 35.

Tekst koji je predložila Komisija

(35) Ne dovodeći u pitanje mogućnost usklađivanja s pomoću odredbi o fleksibilnosti i objedinjavanju, brodovi koji ne udovoljavaju ograničenjima godišnjeg prosječnog intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu podliježu kazni koja ima odvraćajući učinak. Kazna bi trebala odgovarati razmjerima neusklađenosti i ukloniti svaku gospodarsku prednost neusklađenosti, čime bi se očuvali jednaki uvjeti u sektoru. Trebala bi *se temeljiti na količini i trošku* obnovljivih i niskougljičnih goriva koja su brodovi trebali upotrijebiti kako bi ispunili zahtjeve Uredbe.

Izmjena

(35) Ne dovodeći u pitanje mogućnost usklađivanja s pomoću odredbi o fleksibilnosti i objedinjavanju, brodovi koji ne udovoljavaju ograničenjima godišnjeg prosječnog intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu podliježu kazni koja ima odvraćajući učinak. Kazna bi trebala odgovarati razmjerima neusklađenosti i ukloniti svaku gospodarsku prednost neusklađenosti, čime bi se očuvali jednaki uvjeti u sektoru. Trebala bi *biti veća od količine i troška* obnovljivih i niskougljičnih goriva koja su brodovi trebali upotrijebiti kako bi ispunili zahtjeve Uredbe.

Amandman 39

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 36.

Tekst koji je predložila Komisija

(36) Kazna koja se izriče za svako neusklađeno pristajanje u luku trebala bi biti razmjerna trošku uporabe električne energije te na razini kojom će se osigurati odvraćajući učinak od uporabe izvora energije koji više onečišćuju okoliš. Kazna bi se trebala temeljiti na električnoj energiji na plovilu, izraženoj u megavatima, pomnoženoj s fiksnom kaznom izraženom u eurima po satu boravka na vezu. Zbog nedostatka točnih podataka o troškovima osiguravanja opskrbe električnom energijom s kopna u Uniji, taj bi se iznos trebao temeljiti na prosječnoj cijeni električne energije u EU-u za potrošače

Izmjena

(36) Kazna koja se izriče za svako neusklađeno pristajanje u luku trebala bi biti razmjerna trošku uporabe električne energije te na razini kojom će se osigurati odvraćajući učinak od uporabe izvora energije koji više onečišćuju okoliš. Kazna bi se trebala temeljiti na električnoj energiji na plovilu, izraženoj u megavatima, pomnoženoj s fiksnom kaznom izraženom u eurima po satu boravka na vezu. Zbog nedostatka točnih podataka o troškovima osiguravanja opskrbe električnom energijom s kopna u Uniji, taj bi se iznos trebao temeljiti na *najnovijoj* prosječnoj cijeni električne energije u EU-u za

koji nisu kućanstva pomnoženoj s faktorom dva kako bi se uzele u obzir druge naknade povezane s pružanjem usluge, uključujući, među ostalim, troškove priključenja i elemente povrata ulaganja.

potrošače koji nisu kućanstva pomnoženoj s faktorom dva kako bi se uzele u obzir druge naknade povezane s pružanjem usluge, uključujući, među ostalim, troškove priključenja i elemente povrata ulaganja.

Amandman 40

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 37.

Tekst koji je predložila Komisija

(37) Prihodi ostvareni plaćanjem kazni trebali bi se upotrebljavati za promicanje *distribucije* i uporabe *obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom sektoru te za pomoć* brodarima u ostvarivanju njihovih klimatskih i okolišnih ciljeva. U tu svrhu ti bi se prihodi trebali dodjeljivati *Inovacijskom fondu* iz članka **10.a stavka 8.** Direktive 2003/87/EZ.

Izmjena

(37) Prihodi ostvareni plaćanjem kazni trebali bi se *u potpunosti ponovno uložiti u pomorski sektor i* upotrebljavati za promicanje *njegove pravedne ekološke tranzicije brzim poboljšanjem energetske i operativne učinkovitosti brodova, među ostalim u području pomorskog prometa na kraćim relacijama i u lukama, uporabom pogonskih tehnologija s nultom stopom emisija i primjenom održive uporabe obnovljive energije, uključujući energiju vjetra, kao i za olakšavanje izgradnje relativnih postrojenja za punjenje goriva, točaka za opskrbu električnom energijom u lukama, čime će se brodarima pomoći u ostvarivanju njihovih klimatskih i okolišnih ciljeva. Istovremeno, prihodi bi se trebali koristiti i za potporu preraspodjeli, sposobljavanju, prekvalifikaciji i usavršavanju radnika duž cijelog lanca vrijednosti pomorskog sektora, uključujući brodogradilišta, kako bi ih se opremilo ekološki prihvataljivim vještinama i tehnologijama potrebnima za tranziciju. Osposobljavanja pomoraca i zapovjednika brodova trebala bi se posebno usredotočiti i na koristi i povećanje učinkovitosti spore plovidbe, optimizacije ruta i logistike tereta, kao i na podizanje razine osviještenosti o morskim ekosustavima i problemu morskog otpada.* U tu svrhu ti bi se prihodi trebali dodjeljivati *Fondu za oceane* iz članka **[XX]** Direktive 2003/87/EZ i

dodjeljivati projektima u pomorskom sektoru u skladu s ciljevima iz ove Uredbe. Zapravo, 20 % godišnje prikupljenih kazni iz Fonda za oceane trebalo bi se upotrijebiti za zaštitu i obnovu morskih ekosustava te bolje upravljanje tim sustavima, na koje utječe globalno zatopljenje, kao što su zaštićena morska područja, i za promicanje međusektorskog održivog plavog gospodarstva, kao što je obnovljiva energija mora.

Amandman 41

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 39.

Tekst koji je predložila Komisija

(39) S obzirom na važnost posljedica koje mjere koje verifikatori poduzimaju u skladu s ovom Uredbom mogu imati za predmetna društva, osobito u pogledu utvrđivanja neusklađenih pristajanja u luke, **izračuna** iznosa kazni i odbijanja izdavanja potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU, ta bi društva trebala imati pravo podnijeti zahtjev za preispitivanje takvih mjera nadležnom tijelu u državi članici u kojoj je verifikator akreditiran. Uzimajući u obzir temeljno pravo na djelotvoran pravni lijek, sadržano u članku 47. Povelje Europske unije o temeljnim pravima, odluke koje donose nadležna tijela i upravljačka tijela luke u skladu s ovom Uredbom trebale bi podlijegati sudskom preispitivanju koje se provodi u skladu s nacionalnim pravom predmetne države članice.

Izmjena

(39) S obzirom na važnost posljedica koje mjere koje verifikatori poduzimaju u skladu s ovom Uredbom mogu imati za predmetna društva, osobito u pogledu utvrđivanja neusklađenih pristajanja u luke, **prikupljanja informacija za izračun** iznosa kazni i odbijanja izdavanja potvrde o usklađenosti u okviru sustava FuelEU, ta bi društva trebala imati pravo podnijeti zahtjev za preispitivanje takvih mjera nadležnom tijelu u državi članici u kojoj je verifikator akreditiran. Uzimajući u obzir temeljno pravo na djelotvoran pravni lijek, sadržano u članku 47. Povelje Europske unije o temeljnim pravima, odluke koje donose nadležna tijela i upravljačka tijela luke u skladu s ovom Uredbom trebale bi podlijegati sudskom preispitivanju koje se provodi u skladu s nacionalnim pravom predmetne države članice.

Amandman 42

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 40.

Tekst koji je predložila Komisija

(40) Kako bi se učinkovitim funkciranjem ove Uredbe održali jednaki uvjeti, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkciranju Europske unije u pogledu izmjene popisa emisijskih faktora „od izvora do broda”, izmjene popisa primjenjivih tehnologija s nultom stopom emisija ili kriterija za njihovu uporabu, utvrđivanja pravila za provođenje laboratorijskog ispitivanja i mjerena izravnih emisija, akreditiranja verifikatora, prilagodbe faktora kazni i načina njihova plaćanja. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstитucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

Izmjena

(40) Kako bi se učinkovitim funkciranjem ove Uredbe održali jednaki uvjeti, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkciranju Europske unije u pogledu izmjene **utvrđivanja ili ažuriranja standarda za mjerjenje i obračunavanje zamjenskih izvora energije**, popisa emisijskih faktora „od izvora do broda”, **izračuna emisija ekvivalenta CO₂, među ostalim za crni ugljik**, izmjene popisa primjenjivih tehnologija s nultom stopom emisija **na vezu** ili kriterija za njihovu uporabu **ili mjerena njihova doprinosa energetskoj bilanci brodova, kako bi se odredio predložak za planove praćenja**, utvrđivanja pravila za provođenje laboratorijskog ispitivanja i mjerena izravnih emisija, akreditiranja verifikatora, prilagodbe faktora kazni **i formula za kazne** i načina njihova plaćanja. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstитucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

Amandman 43

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 40.a (nova)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(40.a) Klimatski neutralne tehnologije u pomorskom sektoru područje je istraživanja i razvoja koje se brzo razvija. Do ... [dvije godine od stupanja na snagu ove Uredbe] Komisija bi trebala pripremiti izvješće u kojem će analizirati kretanja u pogledu tehnologija s nultom stopom emisija na vezu i tehnologija za goriva s nultom stopom emisija, i to u području istraživanja i inovacija te na tržištu.

Amandman 44

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 41.

Tekst koji je predložila Komisija

(41) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²⁷. *Pri utvrđivanju predložaka za standardizirane planove praćenja, uključujući tehnička pravila za njihovu ujednačenu primjenu, putem provedbenih akata, Komisija bi trebala uzeti u obzir mogućnost ponovne uporabe informacija i podataka prikupljenih za potrebe Uredbe (EU) 2015/757.*

²⁷ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Izmjena

(41) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²⁷.

Amandman 45

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 42.

Tekst koji je predložila Komisija

(42) S obzirom na međunarodnu dimenziju pomorskog sektora, **poželjni je** globalni pristup ograničavanju intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima jer bi se zbog svojeg šireg područja primjene mogao smatrati djelotvornijim. U tom kontekstu i u cilju olakšavanja razvoja međunarodnih pravila u okviru IMO-a, Komisija bi trebala razmjenjivati relevantne informacije o provedbi ove Uredbe s IMO-om i drugim relevantnim međunarodnim tijelima, dok bi IMO-u trebalo dostaviti **relevantne podneske**. Ako se postigne dogovor o globalnom pristupu **pitanjima** koja su relevantna za ovu Uredbu, Komisija bi je trebala preispitati kako bi je, prema potrebi, uskladila s međunarodnim pravilima.

Izmjena

(42) S obzirom na međunarodnu dimenziju pomorskog sektora, globalni pristup ograničavanju intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima **mogao bi biti poželjni** jer bi se zbog svojeg šireg područja primjene mogao smatrati djelotvornijim. **To ne bi trebalo spriječiti sposobnost Unije da bude ambicioznija od međunarodnih normi**. U tom kontekstu i u cilju **većih ambicija i** olakšavanja razvoja međunarodnih pravila u okviru IMO-a, Komisija bi trebala razmjenjivati relevantne informacije o provedbi ove Uredbe s IMO-om i drugim relevantnim međunarodnim tijelima, dok bi IMO-u trebalo dostaviti **podneske kojima će se promicati donošenje mjera iz ove Uredbe na globalnoj razini**. **Unija i dalje nastoji promicati ambicioznije ciljeve dekarbonizacije pomorskog prometa u okviru IMO-a**. Ako se postigne dogovor o globalnom pristupu **te se pokaže da je on djelotvoran i ambiciozan u pogledu pitanja** koja su relevantna za ovu Uredbu, Komisija bi je trebala preispitati kako bi je, prema potrebi, uskladila s međunarodnim pravilima.

Amandman 46

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 42.a (nova)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(42.a) Osim načela supsidijarnosti i proporcionalnosti, postupak preispitivanja trebalo bi se voditi načelom „jedan za jedan”. Načelo „jedan za jedan” važan je alat kojim se nastoji riješiti problem administrativnih i regulatornih opterećenja te bi ga trebalo dopuniti kvalitativnim mjerama kako bi se osigurala učinkovita izrada

zakonodavstva otporna na promjene u budućnosti i u skladu s dugoročnim ciljevima Unije.

Amandman 47

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 43.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(43.a) S obzirom na prepoznatu važnost ispunjavanja posebnih potreba otoka i udaljenih područja u Uniji i s ciljem osiguravanja povezanosti, sektoru putničke pomorske kabotaže trebala bi se pružiti fleksibilnost, kako je predviđeno u Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3577/92, radi prilagodbe sustavu bez ugrožavanja postojeće razine prijevoznih usluga.

Amandman 48

Prijedlog uredbe Članak 1. – stavak 1. – točka aa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(aa) obvezi uporabe udjela obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla na brodu koji dolazi u luke u nadležnosti države članice, ostaje u njima ili odlazi iz njih te obvezi opskrbe od strane opskrbljivača brodskim gorivom; i

Amandman 49

Prijedlog uredbe Članak 1. – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

kako bi se povećala dosljedna **uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva te zamjenskih izvora energije u cijeloj Uniji, uz istodobno osiguranje neometanog**

kako bi se **potaknulo energetski učinkovitije odvijanje pomorskog prometa i povećala dosljedna opskrba i uporaba održive obnovljive energije i zamjenskih**

funkcioniranja **pomorskog prometa** i izbjegavanje narušavanja na unutarnjem tržištu.

izvora energije u **pomorskom prometu u cijeloj Uniji, te kako bi se postigla nulta stopa emisija u tom sektoru najkasnije do 2050. u skladu s ciljem klimatske neutralnosti Unije i ciljevima Pariškog sporazuma** uz istodobno osiguranje **njegova** neometanog funkcioniranja i izbjegavanje narušavanja na unutarnjem tržištu **koje može potjecati i od subjekata koji nisu iz EU-a.**

Amandman 50

Prijedlog uredbe Članak 2. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Ova se Uredba primjenjuje na sve opskrbljivače gorivom u pogledu obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla koja se isporučuju brodovima koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe.

Amandman 51

Prijedlog uredbe Članak 2. – stavak 2.a 1 (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Države članice mogu izuzeti od primjene prvog podstavka točke (b) do 31. prosinca 2029. putničke i ro-ro putničke brodove koji pristaju u lukama na otocima unutar iste države članice s manje od 50 000 stalnih stanovnika prema posljednjem službenom nacionalnom popisu stanovništva. Države članice obavešćuju Komisiju o izuzetim rutama, brodovima i otocima te o svim promjenama u vezi s tim.

Amandman 52

Prijedlog uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) „emisije stakleničkih plinova” znači ispuštanje ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4) i didušikova monoksida (N_2O) u atmosferu;

Izmjena

(a) „emisije stakleničkih plinova” znači ispuštanje ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4) i didušikova monoksida (N_2O) u atmosferu *i izravno ispuštanje emisija crnog ugljika (BC)*;

Amandman 53

Prijedlog uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka fa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(fa) „niskougljična goriva” znači niskougljična goriva kako su definirana u članku ... Direktive (EU) .../... [Direktiva o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište plinova iz obnovljivih izvora i prirodnih plinova i vodika (COM/2021/803)];

Amandman 54

Prijedlog uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka g

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(g) „tehnologija s nultom stopom emisija” znači tehnologija koja ispunjava zahtjeve iz Priloga III. i ne podrazumijeva ispuštanje sljedećih stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz brodova u atmosferu: ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4), didušikova monoksida (N_2O), sumporovih oksida (SO_x), dušikovih oksida (NO_x); *i* čestica (PM);

(g) „tehnologija s nultom stopom emisija na vezu” znači tehnologija koja ispunjava zahtjeve iz Priloga III. i ne podrazumijeva ispuštanje sljedećih stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz brodova u atmosferu: ugljikova dioksida (CO_2), metana (CH_4), didušikova monoksida (N_2O), sumporovih oksida (SO_x), dušikovih oksida (NO_x), čestica (PM) *i crnog ugljika (BC)*;

Amandman 55

Prijedlog uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka i

Tekst koji je predložila Komisija

(i) „luka pristajanja” znači luka *pri*stajanja kako je definirana u članku 3. točki (b) Uredbe (EU) 2015/757;

Izmjena

(i) „luka pristajanja” znači luka *u kojoj se brod zaustavlja radi utovara ili istovara značajnog dijela svojeg tereta ili kako bi ukrcao ili iskrcao putnike; što stoga isključuje zaustavljanja samo u svrhu punjenja gorivom, užimanja namirnica, zamjene posade, smještaja u suhom doku ili popravaka broda i/ili njegove opreme, zaustavljanja u luci zbog toga što brod treba pomoći ili je u nevolji, radi prijenosa s broda na brod koji se obavljaju izvan luke te zaustavljanja samo radi zaklona od nepovoljnih vremenskih uvjeta ili uslijed aktivnosti potrage i spašavanja;*

Amandman 56

Prijedlog uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka ia (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ia) „područje luke” znači područje luke kako je definirano u članku 2. točki (r) Direktive (EU) 2009/45;

Amandman 57

Prijedlog uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka ib (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ib) „opskrbljivač brodskim gorivom” znači opskrbljivač gorivom kako je definiran u članku 2. stavku 2. točki 38. Direktive (EU) 2018/2001 koji opskrbљuje brodove brodskim gorivom u morskoj luci koja je u nadležnosti Unije;

Amandman 58

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka k

Tekst koji je predložila Komisija

(k) „društvo” znači **društvo kako je definirano u članku 3. točki (d) Uredbe (EU) 2015/757;**

Izmjena

(k) „društvo” znači **brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, na primjer upravitelj, zakupnik na određeno vrijeme ili zakupnik broda bez posade, koja je od brodovlasnika preuzeala odgovornost za komercijalni rad broda i koja je odgovorna za plaćanje goriva koje brod potroši;**

Amandman 59

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka n

Tekst koji je predložila Komisija

(n) „uporaba energije na brodu” znači količina energije, izražena u megadžulima (MJ), koja se upotrebljava za pogon broda i rad bilo koje brodske opreme, na moru ili na vezu;

Izmjena

(n) „uporaba energije na brodu” znači količina energije, izražena u megadžulima (MJ), koja se upotrebljava za pogon broda i rad bilo koje brodske opreme, na moru ili na vezu **bez dodatne energije koja se upotrebljava zbog tehničkih svojstava broda klase leda IA ili IA Super ili istovjetne klase leda i dodatne energije koju upotrebljavaju brodovi klase leda IC, IB, IA ili IA Super ili istovjetne klase leda zbog plovidbe kroz led;**

Amandman 60

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka r

Tekst koji je predložila Komisija

(r) „opskrba električnom energijom s kopna” znači sustav koji obuhvaća postrojenja na brodu i kopnu namijenjen za opskrbu brodova na vezu električnom energijom niskog ili visokog napona izmjenične ili istosmjerne struje i koji

Izmjena

(r) „opskrba električnom energijom s kopna” znači sustav koji obuhvaća **fiksna, plutajuća i pokretna** postrojenja na brodu i kopnu namijenjen za opskrbu brodova na vezu električnom energijom niskog ili visokog napona izmjenične ili istosmjerne

izravno napaja glavnu rasklopnu ploču broda radi napajanja pri hladnom pogonu i radu ili radi punjenja sekundarnih baterija;

struje i koji izravno napaja glavnu rasklopnu ploču broda radi napajanja pri hladnom pogonu i radu ili radi punjenja sekundarnih baterija;

Amandman 61

Prijedlog uredbe Članak 3. – stavak 1. – točka y

Tekst koji je predložila Komisija

(y) „najnepovoljniji proces” znači proces dobivanja bilo kojeg goriva koji uzrokuje najveće emisije **ugljika**;

Izmjena

(y) „najnepovoljniji proces” znači proces dobivanja bilo kojeg goriva koji uzrokuje najveće emisije **stakleničkih plinova**;

Amandman 62

Prijedlog uredbe Članak 3. – stavak 1. – točka z

Tekst koji je predložila Komisija

(z) „ekvivalent CO₂” znači metrička mjera koja se upotrebljava za izračun emisija CO₂, CH₄ i N₂O na temelju njihova potencijala za globalno zagrijavanje, pretvaranjem količina CH₄ i N₂O u ekvivalentnu količinu ugljikova dioksida s istim potencijalom za globalno zagrijavanje;

Izmjena

(z) „ekvivalent CO₂” znači metrička mjera koja se upotrebljava za izračun emisija CO₂, CH₄, **BC** i N₂O na temelju njihova potencijala za globalno zagrijavanje, pretvaranjem količina CH₄, **BC** i N₂O u ekvivalentnu količinu ugljikova dioksida s istim potencijalom za globalno zagrijavanje;

Amandman 63

Prijedlog uredbe Članak 3. – stavak 1. – točka eea (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(eea) „upravljačko tijelo za brodarsko društvo” znači:

i. ako je društvo registrirano u državi članici, država članica u kojoj je registrirano;

ii. ako društvo nije registrirano u državi članici, država članica u čije je luke društvo, prema procjenama, u posljednje dvije promatrane godine najviše pristajalo u okviru putovanja obuhvaćenih područjem primjene utvrđenim u članku 2.;

iii. ako društvo nije registrirano u državi članici i u prethodne dvije promatrane godine nije obavilo nijedno putovanje obuhvaćeno područjem primjene utvrđenim u članku 2., država članica iz koje je društvo započelo svoje prvo putovanje obuhvaćeno područjem primjene utvrđenim u članku 2.

Amandman 64

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka eeb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(eeb) „klasa leda” znači oznaka koju su brodu dodijelila nadležna nacionalna tijela države zastave ili organizacija koju ta država priznaje, koja označava da je brod namijenjen za navigaciju u uvjetima zaledenog mora;

Amandman 65

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka eec (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(eec) „plovilba u uvjetima leda” znači plovilba broda klase leda u morskom području unutar ledenog ruba;

Amandman 66

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka eed (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(eed) „ledeni rub” znači, u skladu sa stavkom 4.4. Nomenklature morskog leda Svjetske meteorološke organizacije (WMO) iz ožujka 2014., razgraničenje, u predmetno vrijeme, između otvorenog mora i morskog leda bilo koje vrste, koji se brzo kreće ili pluta.

Amandman 67

Prijedlog uredbe

Članak 4. – naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Ograničenje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu

Izmjena

Ograničenje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu *i obveza uvođenja obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla*

Amandman 68

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – alineja 3.

Tekst koji je predložila Komisija

– *–13 % od 1. siječnja 2035.,*

Izmjena

– *–25 % od 1. siječnja 2035.,*

Amandman 69

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – alineja 4.

Tekst koji je predložila Komisija

– *–26 % od 1. siječnja 2040.,*

Izmjena

– *–50 % od 1. siječnja 2040.,*

Amandman 70

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – alineja 5.

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>	<i>Izmjena</i>
– –59 % od 1. siječnja 2045.,	– –75 % od 1. siječnja 2045.;

Amandman 71

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – alineja 6.

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>	<i>Izmjena</i>
– –75 % od 1. siječnja 2050.	– –100 % od 1. siječnja 2050.

Amandman 72

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – podstavak 2.

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>	<i>Izmjena</i>
[Zvjezdica: referentna vrijednost koja će se izračunati u kasnijoj fazi zakonodavnog postupka primjenom metodologije i zadanih vrijednosti utvrđenih u Prilogu I. Uredbi (EU) 2015/757 odgovara prosječnom intenzitetu stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima flote 2020. utvrđenom na temelju podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje u okviru te uredbe.]	[Zvjezdica: referentna vrijednost izračunat će se do 31. prosinca 2022. primjenom metodologije i zadanih vrijednosti utvrđenih u Prilogu I. i Prilogu II. ovoj Uredbi i odgovarat će prosječnom intenzitetu stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima flote 2020. utvrđenom na temelju podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje u okviru Uredbe (EU) 2015/757].

Amandman 73

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2.a (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>	<i>Izmjena</i>
	2.a Godišnji udio obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla energije koja se upotrebljava na brodu tijekom razdoblja izvješćivanja iznosi najmanje sljedeće

vrijednosti:

- 2 % od 1. siječnja 2030.;
- 6 % od 1. siječnja 2035.

Amandman 74

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.b Dobavljači brodskih goriva osiguravaju da je ukupno obnovljivo gorivo nebiološkog podrijetla prodano tijekom godine brodovima u lukama u Uniji u skladu s vrijednostima i datumima primjene iz stavka 2.a kako bi se brodovima osigurala potrebna goriva;

Amandman 75

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu izračunava se kao količina emisija stakleničkih plinova po jedinici energije u skladu s metodologijom navedenom u Prilogu I.

3. Intenzitet stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu izračunava se kao količina emisija stakleničkih plinova po jedinici energije u skladu s metodologijom navedenom u Prilogu I., *uključujući korekcijski faktor za brodove klase leda, uz oduzimanje veće potrošnje goriva povezane s plovidbom kroz led. Kao osnova za izračun emisijskih faktora koriste se zadane vrijednosti iz Priloga II.*

Amandman 76

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.a Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 26. radi izmjene Priloga I. kako bi dodavala ili ažurirala referentne norme za točno mjerjenje i obračun doprinosa zamjenskih izvora energije s obzirom na znanstveni i tehnički napredak.

Amandman 77

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga II. kako bi se uključili emisijski faktori „od izvora do broda“ povezani *sa* svim novim izvorima energije ili radi *prilagodbe* postojećih emisijskih faktora kako bi se osigurala dosljednost s budućim međunarodnim normama ili **zakonodavstvom** Unije u području energetike.

Izmjena

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga II. kako bi se *osigurala što veća reprezentativnost emisijskih faktora u odnosu na stvarne emisije u skladu s najboljim dostupnim znanstvenim i tehničkim spoznajama*, uključili emisijski faktori „od izvora do broda“ povezani *s crnim ugljikom i* svim novim izvorima energije, radi *redovitog ažuriranja* postojećih emisijskih faktora *postojećih izvora energije* kako bi se osigurala dosljednost s *ambicioznijim* budućim međunarodnim normama ili **zakonodavstvom** Unije u području energetike, *okoliša i klime te kako bi se u obzir uzela najnovija tehnološka, znanstvena i komercijalna kretanja*.

Amandman 78

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. ***Od 1. siječnja 2030. brod*** na vezu u luci pristajanja pod nadležnošću države članice priključuje se na opskrbu

Izmjena

1. ***Brod*** na vezu ***unutar područja luke*** u luci pristajanja pod nadležnošću države članice priključuje se na opskrbu

električnom energijom s kopna i upotrebljava je za sve potrebe za energijom dok je na vezu.

električnom energijom s kopna i upotrebljava je za sve potrebe za energijom dok je na vezu.

Amandman 79

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 2. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. *Stavak* 1. primjenjuje se na:

2. *Od 1. siječnja 2030. stavak* 1. primjenjuje se na:

Amandman 80

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 2. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) brodove za rasuti teret;

Amandman 81

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 2. – točka bb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(bb) tankere za prijevoz nafte

Amandman 82

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 2. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Od 1. siječnja 2035. stavak 1. primjenjuje se na sve preostale brodove obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe.

Amandman 83

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 3. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) koji zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru moraju neplanirano pristati u luku;

Izmjena

(c) koji zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru moraju neplanirano pristati u luku *ili u izvanrednim situacijama ili u uvjetima djelovanja više sile*;

Amandman 84

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 3. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

(e) koji se ne mogu priključiti na opskrbu električnom energijom s kopna jer postrojenje u luci nije kompatibilno s brodskom opremom za opskrbu električnom energijom s kopna;

Izmjena

Briše se.

Amandman 85

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga III. kako bi se, s obzirom na znanstveni i tehnički napredak, u popis primjenjivih tehnologija s nultom stopom emisija *ili kriterije za njihovu uporabu* uvrstila upućivanja na nove tehnologije ako se te nove tehnologije smatraju istovrijednima tehnologijama navedenima u tom prilogu.

Izmjena

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga III. kako bi se, s obzirom na znanstveni i tehnički napredak *te razvoj zakonodavstva Unije koje se odnosi na klimu, okoliš i energiju*, u popis primjenjivih tehnologija s nultom stopom emisija *na vezu* uvrstila upućivanja na nove tehnologije *ili izmjenili kriteriji za njihovu uporabu*, ako se te nove tehnologije *ili drugi kriteriji za uporabu* smatraju istovrijednima tehnologijama *i kriterijima za uporabu* navedenima u tom prilogu *ili se smatraju boljima od njih u pogledu smanjenja emisija*.

Amandman 86

Prijedlog uredbe Članak 5. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Upravljačko tijelo luke pristajanja utvrđuje primjenjuju li se iznimke iz stavka 3. te izdaje ili odbija izdati potvrdu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Prilogu IV.

Izmjena

5. Upravljačko tijelo luke pristajanja *ili, ako je primjenjivo, upravitelj terminala ili nadležno tijelo*, utvrđuje primjenjuju li se iznimke iz stavka 3. te izdaje ili odbija izdati potvrdu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Prilogu IV.

Amandman 87

Prijedlog uredbe Članak 5. – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

6. Od 1. siječnja 2035. iznimke navedene u stavku 3. točkama (d) i (e) ne mogu se primjenjivati na određeni brod više od ukupno pet puta tijekom jedne godine izvješćivanja. *Ako društvo dokaže da objektivno nije moglo znati da se brod neće moći priključiti iz razloga navedenih u stavku 3. točkama (d) i (e), pristajanje u luku ne uzima se u obzir pri utvrđivanju usklađenosti s ovom odredbom.*

Izmjena

6. Od 1. siječnja 2035. iznimke navedene u stavku 3. točkama (d) i (e) ne mogu se primjenjivati na određeni brod više od ukupno pet puta tijekom jedne godine izvješćivanja. *Od 1. siječnja 2040. iznimke navedene u stavku 3. točki (d) više se ne primjenjuju.*

Amandman 88

Prijedlog uredbe Članak 5. – stavak 7.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.a Brodari obavješćuju luke u kojima pristaju o svojoj namjeri priključivanja na električnu energiju s kopna i navode količinu energije koja im je potrebna tijekom zadanog pristajanja te ih obavješćuju o električnoj opremi na

brodu.

Komisija pruža sve potrebne smjernice kako bi se osigurala kompatibilnost između postrojenja za opskrbu električnom energijom s kopna i onih na brodu, posebno u pogledu pretvorbe električne frekvencije. Do 1. siječnja 2025. Komisija donosi provedbeni akt kojim se utvrđuju sadržaj, oblik i rokovi u kojima brodari moraju lučkoj upravi dostaviti informacije iz ovog stavka.

Amandman 89

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Praćenje i izvješćivanje moraju biti dosljedni i usporedivi kroz vrijeme. U tu svrhu društva primjenjuju iste metodologije praćenja i skupove podataka koji podliježu izmjenama koje ocijeni verifikator. Društva **pružaju** razumno jamstvo cjelovitosti podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje.

Izmjena

3. Praćenje i izvješćivanje moraju biti dosljedni i usporedivi kroz vrijeme. U tu svrhu društva primjenjuju iste metodologije praćenja i skupove podataka koji podliježu izmjenama koje ocijeni verifikator. Društva **osiguravaju** razumno jamstvo cjelovitosti podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje.

Amandman 90

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Društva pribavljuju, bilježe, sastavljaju, analiziraju i dokumentiraju podatke o praćenju, uključujući pretpostavke, poveznice, emisijske faktore i podatke o aktivnosti, na transparentan i točan način koji verifikatoru omogućuje određivanje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima.

Izmjena

4. Društva pribavljuju, bilježe, sastavljaju, analiziraju i dokumentiraju podatke o praćenju, uključujući pretpostavke, poveznice, emisijske faktore i podatke o aktivnosti, na transparentan, **sveobuhvatan** i točan način koji verifikatoru omogućuje određivanje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodovima, **udjela obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i**

svih drugih informacija koje su potrebne za usklađenost s ovom Uredbom.

Amandman 91

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Pri provedbi aktivnosti praćenja i izvješćivanja utvrđenih u člancima *od 7. do 9.* i *članku 14.* ove Uredbe upotrebljavaju se, prema potrebi, informacije i podaci prikupljeni za potrebe Uredbe (EU) 2015/757.

Izmjena

5. Pri provedbi aktivnosti praćenja i izvješćivanja utvrđenih u člancima *7., 8., 9.* i *14.* ove Uredbe upotrebljavaju se, prema potrebi, informacije i podaci prikupljeni za potrebe Uredbe (EU) 2015/757.

Amandman 92

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) napomenu da je na brod ugrađena certificirana oprema koja omogućuje priključenje na opskrbu električnom energijom s kopna pri određenom naponu i frekvenciji, uključujući uređaje navedene u normama IEC/IEEE 80005-1 (visoki napon) i IEC/IEEE 80005-3 (niski napon), ili da je opremljen zamjenskim izvorima energije ili tehnologijom s nultom stopom emisija kako je navedeno u Prilogu III.;

Izmjena

(d) napomenu da je na brod ugrađena certificirana oprema koja omogućuje priključenje na opskrbu električnom energijom s kopna pri određenom naponu i frekvenciji, uključujući uređaje navedene u normama IEC/IEEE 80005-1 (visoki napon) i IEC/IEEE 80005-3 (niski napon), ili da je opremljen zamjenskim izvorima energije ili tehnologijom s nultom stopom emisija na vezu, kako je navedeno u Prilogu III., *zajedno s opisom njihovih glavnih tehničkih specifikacija, uključujući njihov kapacitet izražen u megadžulima (MJ), ondje gdje je to relevantno;*

Amandman 93

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

(e) opis predviđenih izvora energije koji će se upotrebljavati na brodu tijekom plovidbe i na vezu kako bi se ispunili zahtjevi iz članaka 4. i 5.;

Izmjena

(e) opis predviđenih izvora energije koji će se upotrebljavati na brodu tijekom plovidbe i na vezu kako bi se ispunili zahtjevi iz članaka 4. i 5., **uključujući izvore energije namijenjene za napajanje tehnologije s nultom stopom emisija na vezu, navedene u Prilogu III., kao što je glavni izvor energije namijenjen za punjenje pohrane električne energije na brodu i napajanje gorivnih celija;**

Amandman 94

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3. – točka f

Tekst koji je predložila Komisija

(f) opis postupaka za praćenje potrošnje goriva broda i energije dobivene iz zamjenskih izvora ili tehnologije s nultom stopom emisija kako je navedeno u Prilogu III.;

Izmjena

(f) opis postupaka za praćenje **i obračun** potrošnje goriva broda i energije dobivene iz zamjenskih izvora ili tehnologije s nultom stopom emisija **na vezu** kako je navedeno u Prilogu III.;

Amandman 95

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3. – točka k

Tekst koji je predložila Komisija

(k) opis metode koja se upotrebljava za utvrđivanje zamjenskih podataka za ispravljanje propusta u podacima;

Izmjena

(k) opis metode koja se upotrebljava za **sprečavanje propusta u podacima i** utvrđivanje zamjenskih podataka za ispravljanje propusta **u podacima, kao i metoda za otkrivanje pogrešaka u** podacima;

Amandman 96

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3. – točka l

Tekst koji je predložila Komisija

(l) reviziju tahografskog listića za bilježenje svih podataka o povijesti revizije.

Izmjena

(l) reviziju tahografskog listića za bilježenje svih podataka o povijesti revizije;

Amandman 97

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3. – točka la (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(la) informacije o klasi leda broda, ako je dodatnu energiju koja je potrošena zbog klase leda broda potrebno izostaviti iz obuhvaćene količine energije koja je potrošena na brodu;

Amandman 98

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3. – točka lb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(lb) opis postupka praćenja prijeđene udaljenosti za cijelo putovanje i tijekom plovidbe u uvjetima zaledenog mora, datum i vrijeme plovidbe kad se ti uvjeti pojavе, potrošnju goriva i energiju dobivenu iz zamjenskih izvora energije ili tehnologijom s nultom stopom emisija, kako je navedeno u Prilogu III., tijekom plovidbe u uvjetima zaledenog mora, ako je dodatnu energiju koja je potrošena zbog plovidbe u uvjetima zaledenog mora potrebno izostaviti iz obuhvaćene količine energije koja je potrošena na brodu.

Amandman 99

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Društva se koriste standardiziranim planovima praćenja koji se temelje na predlošcima. Komisija **provedbenim aktima utvrđuje te predloške i tehnička pravila za njihovu ujednačenu primjenu. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 27. stavka 3.**

Izmjena

4. Društva se koriste standardiziranim planovima praćenja koji se temelje na predlošcima. Komisija **donosi delegirane akte u skladu s člankom 26. kako bi dopunila ovu Uredbu utvrđivanjem standardiziranih planova praćenja na temelju predložaka i tehnička pravila za njihovu ujednačenu primjenu i uporabu.**

Amandman 100

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 2. – točka ea (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ea) u slučajevima kada je utvrđeno da metode za sprečavanje propusta u podacima i otkrivanje pogrešaka u podacima nisu primjerene za osiguravanje pouzdanosti i transparentnosti podataka.

Amandman 101

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. Izmjene plana praćenja iz stavka 2. točaka (b), (c) i **(d)** ovog članka podložne su ocjenjivanju verifikatora. Nakon ocjenjivanja verifikator obavješće predmetno društvo o tome jesu li te izmjene u skladu s člankom 6.

4. Izmjene plana praćenja iz stavka 2. točaka (b), (c), **(d)** i **(ea)** ovog članka podložne su ocjenjivanju verifikatora. Nakon ocjenjivanja verifikator obavješće predmetno društvo o tome jesu li te izmjene u skladu s člankom 6.

Amandman 102

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

1. Ako se biogoriva, bioplín, obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika, kako su definirana u Direktivi (EU) 2018/2001, trebaju uzeti u obzir za potrebe iz članka 4. **stavka 1.** ove Uredbe, primjenjuju se sljedeća pravila:

Amandman 103

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) emisijski faktori stakleničkih plinova za obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla *i goriva iz recikliranog ugljika* koji su u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija stakleničkih plinova utvrđenima u članku 27. stavku 3. Direktive (EU) 2018/2001 utvrđuju se u skladu s metodologijama utvrđenima u toj direktivi;

Izmjena

1. Ako se biogoriva, bioplín, obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika, kako su definirana u Direktivi (EU) 2018/2001, **kao i druge vrste goriva i plina**, trebaju uzeti u obzir za potrebe iz članka 4. ove Uredbe, primjenjuju se sljedeća pravila:

Amandman 104

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) smatra se da obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla *i goriva iz recikliranog ugljika* koja nisu u skladu s točkom (b) imaju iste emisijske faktore kao i najnepovoljniji proces dobivanja fosilnih goriva koji se primjenjuje na ovu vrstu gorivâ.

Izmjena

(d) smatra se da obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla koja nisu u skladu s točkom (b) *i sva druga sintetička goriva dobivena iz vodika ili vrste vodika* imaju iste emisijske faktore kao i najnepovoljniji proces dobivanja fosilnih goriva koji se primjenjuje na ovu vrstu gorivâ.

Amandman 105

Prijedlog uredbe
Članak 9. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Društva dostavljaju točne i pouzdane podatke o intenzitetu emisija stakleničkih plinova i svojstvima održivosti biogoriva, bioplina, obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika, koji se provjeravaju u okviru programa koji priznaje Komisija u skladu s člankom 30. stavcima 5. i 6. Direktive (EU) 2018/2001.

Izmjena

2. Društva dostavljaju točne, ***potpune*** i pouzdane podatke o intenzitetu emisija stakleničkih plinova i svojstvima održivosti biogoriva, bioplina, obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika, koji se provjeravaju u okviru programa koji priznaje Komisija u skladu s člankom 30. stavcima 5. i 6. Direktive (EU) 2018/2001.

Amandman 106

Prijedlog uredbe
Članak 9. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Društva imaju pravo odstupiti od utvrđenih zadanih vrijednosti za emisijske faktore „od spremnika do broda” pod uvjetom da su stvarne vrijednosti potvrđene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerjenjima izravnih emisija. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem pravila za provođenje ***laboratorijskog ispitivanja i merenja*** izravnih emisija.

Izmjena

3. Društva imaju pravo odstupiti od utvrđenih zadanih vrijednosti za emisijske faktore „od spremnika do broda” ***obnovljivih i niskougljičnih goriva*** pod uvjetom da su stvarne vrijednosti potvrđene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerjenjima izravnih emisija ***u skladu s postojećim sustavima certificiranja i provjere utvrđenima u Direktivi (EU) 2018/2001 i Direktivi (EU) .../... [Direktiva o plinu (EU) XX/XXXX].*** ***Učinkovitost fosilnih goriva ocjenjuje se samo primjenom zadanih emisijskih faktora kako je predviđeno ovom Uredbom.*** Društva imaju pravo odstupiti od utvrđenih zadanih vrijednosti za istjecanja ili fugitivne emisije od spremnika do broda za fosilna goriva pod uvjetom da Komisija delegiranim aktom uspostavi odgovarajući mehanizam certifikacije i provjere. U tu svrhu, u skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem pravila za provođenje ***certifikacije sustava za***

*pretvorbu energije ili trošila goriva,
uključujući ispitivanje na ispitnoj napravi
i laboratorijsko ispitivanje i mjerjenje
izravnih emisija za fosilna goriva i
istjecanje plina.*

Amandman 107

Prijedlog uredbe Članak 10. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Verifikator ocjenjuje usklađenost plana praćenja sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 6. do 9. Ako se ocjenom verifikatora utvrde neusklađenosti s tim zahtjevima, predmetno društvo revidira plan praćenja na odgovarajući način i revidirani plan dostavlja verifikatoru na završno ocjenjivanje prije početka razdoblja izvješćivanja. Predmetno društvo dogovara se s verifikatorom o vremenskom okviru koji je potreban za provođenje tih revizija. Taj vremenski okvir ni u kojem slučaju ne smije premašivati *početak* razdoblja izvješćivanja.

Izmjena

1. Verifikator ocjenjuje usklađenost plana praćenja sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 6. do 9. Ako se ocjenom verifikatora utvrde neusklađenosti s tim zahtjevima, predmetno društvo revidira plan praćenja na odgovarajući način *bez nepotrebne odgode* i revidirani plan dostavlja verifikatoru na završno ocjenjivanje prije početka razdoblja izvješćivanja. Predmetno društvo dogovara se s verifikatorom o vremenskom okviru koji je potreban za provođenje tih revizija. Taj vremenski okvir ni u kojem slučaju ne smije premašivati *rok od jednog mjeseca prije početka* razdoblja izvješćivanja.

Amandman 108

Prijedlog uredbe Članak 10. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Ako se u ocjenjivanju u okviru verifikacije utvrde netočnosti ili neusklađenosti s ovom Uredbom, verifikator o tome pravodobno obavješćuje predmetno društvo. To društvo zatim ispravlja netočnosti ili neusklađenosti kako bi se postupak verifikacije mogao dovršiti na vrijeme.

Izmjena

3. Ako se u ocjenjivanju u okviru verifikacije utvrde netočnosti ili neusklađenosti s ovom Uredbom, verifikator o tome pravodobno obavješćuje predmetno društvo. To društvo zatim ispravlja netočnosti ili neusklađenosti *bez nepotrebne odgode* kako bi se postupak verifikacije mogao dovršiti na vrijeme.

Amandman 109

Prijedlog uredbe
Članak 11. – stavak 3. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) odgovarajući podaci o brodu potpuni su i dosljedni.

Izmjena

(d) odgovarajući podaci o brodu potpuni su, ***transparentni*** i dosljedni.

Amandman 110

Prijedlog uredbe
Članak 12. – stavak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4a. Verifikator za svaki brod koji je pod njegovim nadzorom osigurava individualni program upravljanja kvalitetom koji se odnosi na mјere koje je potrebno poduzeti da bi se sprječili propusti i pogreške u podacima.

Amandman 111

Prijedlog uredbe
Članak 13. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Za aktivnosti u području primjene ove Uredbe verifikatore akreditira nacionalno akreditacijsko tijelo na temelju Uredbe (EZ) br. 765/2008.

Izmjena

1. Za aktivnosti u području primjene ove Uredbe verifikatore akreditira nacionalno akreditacijsko tijelo na temelju Uredbe (EZ) br. 765/2008. *Nacionalno akreditacijsko tijelo bez nepotrebnog odgadanja dostavlja Komisiji popis akreditiranih verifikatora zajedno s informacijama koje omogućuju njihovu identifikaciju te ih evidentira u bazi podataka.*

Amandman 112

Prijedlog uredbe
Članak 13. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem dodatnih metoda i kriterija za akreditaciju verifikatora. Metode navedene u tim delegiranim aktima temelje se na načelima verifikacije iz članaka 10. i 11. i odgovarajućim međunarodno prihvaćenim standardima.

Izmjena

3. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem dodatnih metoda i kriterija za akreditaciju verifikatora, *za osiguravanje neovisnosti i nepristranosti verifikatora te za postupke obvezne ponovne akreditacije kako bi se odgovorilo na nove kompleksnosti i specifičnosti razvoja novih alternativnih goriva i tehnologija s nultom stopom emisija*. Metode navedene u tim delegiranim aktima temelje se na načelima verifikacije iz članaka 10. i 11. i odgovarajućim međunarodno prihvaćenim standardima.

Amandman 113

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) za svaki brod na koji se primjenjuje zahtjev iz članka 5. stavka 1. priključivanje na izvor električne energije na kopnu i uporaba te energije ili postojanje neke od iznimaka navedenih u članku 5. stavku 3.;

Izmjena

(b) za svaki brod na koji se primjenjuje zahtjev iz članka 5. stavka 1. priključivanje na izvor električne energije na kopnu i uporaba te energije ili postojanje neke od iznimaka navedenih u članku 5. stavku 3. *kako je potvrđeno u skladu s člankom 5. stavkom 5.;*

Amandman 114

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 1. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

(e) količinu svake vrste energije iz zamjenskih izvora potrošene na vezu i na moru.

Izmjena

(e) količinu svake vrste energije iz zamjenskih izvora potrošene na vezu i na moru, *uključujući količinu svakog od izvora energije iz kojih se napajaju tehnologije s nultom stopom emisija na vezu,*

Amandman 115

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 1. – točka ea (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ea) klasu leda broda, ako je dodatnu energiju koja je potrošena zbog klase leda broda potrebno izostaviti iz obuhvaćene količine energije koja je potrošena na brodu;

Amandman 116

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 1. – točka eb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(eb) datum i vrijeme plovidbe u uvjetima zaledenog mora, količinu svake vrste goriva potrošenu tijekom plovidbe u uvjetima zaledenog mora, količinu svake vrste zamjenskog izvora energije potrošenu tijekom plovidbe u uvjetima zaledenog mora, udaljenost prijeđenu tijekom plovidbe u uvjetima zaledenog mora, udaljenost prijeđenu tijekom putovanja, količinu svake vrste goriva potrošenu na moru, količinu svake vrste zamjenskog izvora energije potrošenu na moru, ako je dodatnu količinu energije potrošenu zbog plovidbe u uvjetima zaledenog mora potrebno izostaviti iz obuhvaćene količine energije potrošene na brodu;

Amandman 117

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Društva ***svake godine*** bilježe informacije i podatke navedene u stavku 1. na transparentan način ***koji verifikatoru omogućuje provjeru*** usklađenosti s ovom Uredbom.

Izmjena

2. Društva bilježe informacije i podatke navedene u stavku 1. na transparentan način ***te ih prikupljaju na godišnjoj razini, kako bi se verifikatoru omogućila provjera*** usklađenosti s ovom Uredbom.

Amandman 118

Prijedlog uredbe Članak 14.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 14.a

Izvješće o nedostupnosti u okviru sustava FuelEU Maritime

1. *Ako se neki brod unatoč najboljim nastojanjima ne uspije u luci koja je u nadležnosti države članice opskrbiti gorivima koja mu omogućuju usklađenost s graničnim vrijednostima iz članka 4. stavka 2., tu je nemogućnost dužan prijaviti nadležnom tijelu predmetne države članice i nadležnom tijelu odredišne luke, ako je i ta luka u nadležnosti države članice, pomoći izvješća o nedostupnosti u okviru sustava FuelEU. To izvješće sadržava razloge nedostupnosti goriva, kao što su nestašica goriva i nedostatak lučke infrastrukture.*

2. *Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenih akata u skladu s člankom 26. radi izrade predloška za izvješće o nedostupnosti u okviru sustava FuelEU iz stavka 1. ovog članka.*

3. *Nadležna tijela države članice prijavljuju slučajeve nedostupnosti goriva u bazu podataka o usklađenosti navedenu u članku 16.*

4. *Država članica luke ispituje izvješća o nedostupnosti.*

Amandman 119

Prijedlog uredbe

Članak 15. – stavak 2. – točka -a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(-a) izračunava, ondje gdje je primjenjivo, postotak obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla u odnosu na prosječnu godišnju energiju upotrijebljenu na predmetnom brodu;

Amandman 120

Prijedlog uredbe

Članak 15. – stavak 2. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d) izračunava iznos kazni iz članka 20. stavaka 1. i 2.

Briše se.

Amandman 121

Prijedlog uredbe

Članak 15. – stavak 2. – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(da) zasebno agregira, na godišnjoj razini, informacije dobivene na temelju praćenja i evidentirane u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkama (c), (d) i (e) za svaki brod te ih dostavlja društvima kako bi ih ona mogla dostaviti u bazu podataka u skladu s člankom 16. stavkom 3.;

Amandman 122

Prijedlog uredbe

Članak 15. – stavak 2. – točka db (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(db) prikuplja prethodno navedene informacije i dostavlja ih nadležnom tijelu u pogledu brodarskog društva.

Amandman 123

Prijedlog uredbe Članak 16. – naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Baza podataka ***o usklađenosti i izvješćivanje***

Baza podataka ***FuelEU Maritime, izvješćivanje i objavljivanje informacija***

Amandman 124

Prijedlog uredbe Članak 16. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Komisija uspostavlja elektroničku bazu podataka ***o usklađenosti za praćenje usklađenosti s člancima 4. i 5., osigurava njezino funkcioniranje i ažurira je. Baza podataka o usklađenosti upotrebljava se za bilježenje bilanci usklađenosti brodova i uporabe mehanizama fleksibilnosti iz članaka 17. i 18. Dostupna je društвima, verifikatorima, nadležnim tijelima i Komisiji.***

1. Komisija uspostavlja elektroničku bazu podataka ***FuelEU Maritime kojom se upravlja na centralnoj razini, koja služi za evidenciju podataka podnesenih u skladu s ovom Uredbom, te osigurava njezino funkcioniranje, ažuriranje, pohranjivanje i objavljivanje informacija koje dostavljaju društva, verifikatori i nacionalno akreditacijsko tijelo.*** Baza podataka o usklađenosti trebala bi se nadovezati na postojeći modul THETIS-MRV gdje je to moguće i upotrebljava se za praćenje usklađenosti s člancima 4., i 5., bilježenje bilanci usklađenosti brodova, uporabe izuzeća iz članka 5. stavka 3., uporabe mehanizama fleksibilnosti iz članaka 17. i 18., kazni iz članka 20., podataka dostavljenih u skladu sa stavkom 3. ovog članka, sankcijama o kojima je obaviješteno u skladu s člankom 23. i popisa nadležnih tijela iz članka 25. stavka 1. Baza podataka javno je dostupna u otvorenom podatkovnom

formatu, transparentna je, lako se koristi te ju je moguće preuzimati, a slobodan pristup imaju društva, verifikatori, nadležna tijela, Komisija i opća javnost.

Amandman 125

Prijedlog uredbe Članak 16. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Društvo do 30. travnja svake godine u bazu podataka o usklađenosti za svaki od svojih brodova bilježi informacije iz članka 15. stavka 2. kako ih je utvrdio verifikator te informacije koje omogućuju identifikaciju broda, društva i verifikatora koji je proveo ocjenjivanje.

Izmjena

3. Društvo do 30. travnja svake godine u bazu podataka o usklađenosti za svaki od svojih brodova bilježi informacije iz članka 15. stavka 2. kako ih je utvrdio *i izračunao* verifikator, *upotrebu mehanizama fleksibilnosti utvrđenih u člancima 17. i 18., godišnje iznimke primijenjene na temelju članka 5. stavka 3., ako ih ima*, te informacije koje omogućuju identifikaciju broda, društva i verifikatora koji je proveo ocjenjivanje.

Amandman 126

Prijedlog uredbe Članak 16. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3a. Komisija do 30. lipnja svake godine objavljuje sve informacije evidentirane u bazi podataka za određeno razdoblje izvješćivanja. Informacije za prethodno razdoblje izvješćivanja ostaju javno dostupne u svakom trenutku. Informacije se pružaju u otvorenom i neobrađenom formatu koji se može preuzeti bez daljnog objedinjivanja ili anonimizacije, uz iznimku podataka o kaznama i sankcijama, koji se anonimiziraju.

Amandman 127

Prijedlog uredbe
Članak 16. – stavak 3.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3b. Ako bi se, zbog posebnih okolnosti, anonimiziranim otkrivanjem podataka povezanih s kaznama i sankcijama iznimno ugrozila zaštita komercijalnih interesa koji zaslужuju zaštitu kao legitiman gospodarski interes koji nadilazi javni interes za otkrivanje u skladu s Uredbom (EZ) br. 1367/2006^{1a}, primjenjuje se različita razina objedinjivanja tih podataka, na zahtjev društva, kako bi se zaštitili takvi interesi. Kada različita razina objedinjivanja nije moguća, Komisija ne obznanjuje javno te podatke.

^{1a} Uredba (EZ) br. 1367/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. rujna 2006. o primjeni odredaba Aarhuške konvencije o pristupu informacijama, sudjelovanju javnosti u odlučivanju i pristupu pravosuđu u pitanjima okoliša na institucije i tijela Zajednice (SL L 264, 25.9.2006., str. 13.).

Amandman 128

Prijedlog uredbe
Članak 17. – stavak 2. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. Ako brod ima manjak usklađenosti u razdoblju izvješćivanja, društvo može posuditi višak usklađenosti u odgovarajućem iznosu iz sljedećeg razdoblja izvješćivanja. Posuđeni višak usklađenosti dodaje se bilanci broda u razdoblju izvješćivanja i oduzima od bilance tog broda u sljedećem razdoblju izvješćivanja. Iznos koji se oduzima u sljedećem razdoblju izvješćivanja jednak je posuđenom višku usklađenosti

2. Ako brod ima manjak usklađenosti u razdoblju izvješćivanja, društvo može posuditi višak usklađenosti u odgovarajućem iznosu iz sljedećeg razdoblja izvješćivanja. Posuđeni višak usklađenosti dodaje se bilanci broda u razdoblju izvješćivanja i oduzima od bilance tog broda u sljedećem razdoblju izvješćivanja. Iznos koji se oduzima u sljedećem razdoblju izvješćivanja jednak je posuđenom višku usklađenosti

pomnoženom s 1,1. Višak usklađenosti ne smije se posuđivati:

pomnoženom s 1,1. *Ako brod prestane s radom prije nego što ispunii posuđeni višak usklađenosti, dužan je platiti kaznu koja se izračunava u skladu s člankom 20.* Višak usklađenosti ne smije se posuđivati:

Amandman 129

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 2. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) u dva uzastopna razdoblja izvješćivanja;

Izmjena

(b) u dva uzastopna razdoblja izvješćivanja;

Amandman 130

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 2. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) ili na brodu koji je u posljednjoj godini rada.

Amandman 131

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Društvo do 30. travnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja u bazu podataka ***o usklađenosti*** bilježi posuđeni višak usklađenosti, nakon što ga je odobrio njegov verifikator.

Izmjena

3. Društvo do 30. travnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja u bazu podataka ***iz članka 16.*** bilježi posuđeni višak usklađenosti, nakon što ga je odobrio njegov verifikator.

Amandman 132

Prijedlog uredbe

Članak 20. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Ako 1. svibnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja brod ima manjak usklađenosti, društvo plaća kaznu. *Verifikator* izračunava iznos kazne na temelju formule navedene u Prilogu V.

Izmjena

1. Ako 1. svibnja godine koja slijedi nakon razdoblja izvješćivanja brod ima manjak usklađenosti, *a* društvo plaća *odvraćajuću kaznu u iznosu većem od iznosa i troška obnovljivih i niskougljičnih goriva koja su brodovi trebali upotrebljavati za ispunjenje zahtjeva iz ove Uredbe. Upravljačko tijelo nadležno za predmetno brodarsko društvo* izračunava iznos kazne na temelju formule navedene u Prilogu V.

Amandman 133

**Prijedlog uredbe
Članak 20. – stavak 2.**

Tekst koji je predložila Komisija

2. Društvo plaća kaznu za svako neusklađeno pristajanje u luku. *Verifikator* izračunava iznos kazne množenjem iznosa od 250 EUR s megavatima snage motora ugrađenog na brodu i brojem sati provedenih na vezu.

Izmjena

2. Društvo plaća *odvraćajuću* kaznu za svako neusklađeno pristajanje u luku. *Upravljačko tijelo nadležno za predmetno brodarsko društvo* izračunava iznos kazne množenjem iznosa od 250 EUR s megavatima snage motora ugrađenog na brodu i brojem sati provedenih na vezu.

Amandman 134

**Prijedlog uredbe
Članak 20. – stavak 3.**

Tekst koji je predložila Komisija

3. Neovisno o članku 19. stavku 1., verifikator izdaje potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU nakon što su plaćene kazne iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Mjere iz ovog članka i dokaz o plaćanjima u skladu s člankom 21. upisuju se u potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

Izmjena

3. Neovisno o članku 19. stavku 1., verifikator izdaje potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU nakon što su plaćene kazne iz stavaka 1. i 2. ovog članka *za najviše četiri uzastopne godine. Počevši od treće uzastopne godine neusklađenosti, obračunani godišnji manjovi usklađenosti dodaju se bilanci broda u sljedećem razdoblju izvješćivanja. Za petu godinu neusklađenosti verifikator*

ne izdaje potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU. Mjere iz ovog članka i dokaz o plaćanjima u skladu s člankom 21. upisuju se u potvrdu o usklađenosti u okviru sustava FuelEU.

Amandman 135

Prijedlog uredbe Članak 20. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3a. Ako brodarsko društvo sklopi ugovor s komercijalnim brodarom u kojem se navodi da je taj brodar odgovoran za kupnju goriva i upravljanje brodom, brodarsko društvo i taj komercijalni brodar na temelju ugovornog aranžmana određuju da je brodar odgovoran za plaćanje troškova kazni iz ovog članka. Za potrebe ovoga članka odgovornost za upravljanje brodom znači određivanje tereta koji se prevozi, plana puta, rute i/ili brzine broda. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da brodarsko društvo ima odgovarajuća i stvarna sredstva za povrat troškova kazni iz ovog članka.

Amandman 136

Prijedlog uredbe Članak 20. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga V. u cilju prilagodbe formule iz stavka 1. ovog članka i izmjene iznosa fiksne kazne utvrđene u stavku 2. ovog članka, *uzimajući u obzir kretanja* troškova energije.

4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi izmjene Priloga V. u cilju prilagodbe formule iz stavka 1. ovog članka i izmjene iznosa fiksne kazne utvrđene u stavku 2. ovog članka, *čim se kretanjima* troškova energije *naruši odvraćajući učinak tih kazni.*

Amandman 137

Prijedlog uredbe

Članak 20. – stavak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4a. Komisija do 1. siječnja 2027. donosi delegirani akt u skladu s člankom 26., kojim se dopunjaje ova Uredba, određivanjem formule za izračun iznosa kazne za neusklađenost s obvezom upotrebe obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla iz članka 4. stavka 2. točke b, kriterija za njegovu primjenu i pravila njegove provedbe.

Amandman 138

Prijedlog uredbe

Članak 21. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Kazne iz članka 20. **stavka 1. i članka 20. stavka 2.** dodjeljuju se kako bi se poduprli zajednički projekti čiji je cilj **brzo** uvođenje **obnovljivih i niskougljičnih goriva** u pomorskom sektoru. Projektimu koji se financiraju iz sredstava prikupljenih od kazni potiče se proizvodnja većih količina obnovljivih i **niskougljičnih goriva za pomorski sektor**, olakšava se izgradnja **odgovarajućih** postrojenja za punjenje goriva **ili priključaka** za opskrbu električnom energijom u lukama te se podupire razvoj, ispitivanje i uvođenje najinovativnijih europskih tehnologija u flotu kako bi se **postiglo znatno smanjenje emisija**.

1. Kazne iz članka 20. dodjeljuju se kako bi se poduprli zajednički projekti čiji je cilj **ubrzavanje pravedne ekološke tranzicije pomorskog sektora pomoći brzog poboljšanja energetske i operativne učinkovitosti brodova**, uvođenje **tehnologija za propulziju s nultom stopom emisija i primjena održive obnovljive energije** u pomorskom sektoru, **kao i pomoći zaštiti i obnovi morskih ekosustava i boljem upravljanju tim sustavima**. U projektima koji se financiraju iz sredstava prikupljenih od kazni **primjenjuje se načelo „energetska učinkovitost na prvom mjestu”** i potiče se proizvodnja većih količina **održivih obnovljivih goriva i rješenja za proizvodnju obnovljive energije na brodu u pomorskom sektoru**, olakšava se izgradnja **relativnih** postrojenja za punjenje goriva, **točaka** za opskrbu električnom energijom u lukama, **podupiru se ulaganja kojima se osigurava**

*kompatibilnost postrojenja za električnu energiju na brodovima i na kopnu te se podupire razvoj, ispitivanje i uvođenje najinovativnijih europskih tehnologija u flotu kako bi se **što prije postigla nulta stopa emisija i visoka energetska učinkovitost pomorskog sektora, kao i njegovo potpuno oslanjanje na energiju iz obnovljivih izvora. Projektima koji će se financirati iz prikupljenih sredstava u dijalu**gu sa socijalnim partnerima u praksi će se pružati potpora ponovnom zapošljavanju, usavršavanju i prekvalifikaciji radnika, čime će im se omogućiti stjecanje znanja i vještina pogodnih za okoliš i povezanih s tehnologijom, koji su potrebni za tranziciju, kao i sigurnosti, sposobljavanju i zaštitnim mjerama za postupanje s novim pomorskim gorivima.*

Amandman 139

Prijedlog uredbe Članak 21. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Prihodi ostvareni od kazni iz stavka 1. dodjeljuju se **Inovacijskom fondu** iz članka **10.a stavka 8.** Direktive 2003/87/EZ. Ti prihodi čine vanjske namjenske prihode u skladu s člankom 21. stavkom 5. Financijske uredbe i izvršavaju se u skladu s pravilima koja se primjenjuju na Inovacijski fond.

Izmjena

2. Prihodi ostvareni od kazni iz stavka 1. dodjeljuju se **Fondu za oceane** iz članka **IXX.J** Direktive 2003/87/EZ i namjenjuju se za *financiranje programa prema načelima i ciljevima iz stavka 1.* Ti prihodi čine vanjske namjenske prihode u skladu s člankom 21. stavkom 5. Financijske uredbe i izvršavaju se u skladu s pravilima koja se primjenjuju na Inovacijski fond.

Amandman 140

Prijedlog uredbe Članak 21. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. U skladu s člankom 26. Komisija je

Izmjena

3. U skladu s člankom 26. Komisija je

ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe u pogledu načina plaćanja kazni iz članka 20. stavka 1. i članka 20. stavka 2.

ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi dopune ove Uredbe u pogledu načina plaćanja kazni iz članka 20. stavka 1. i članka 20. stavka 2. *te načina javne objave informacija o projektima koji se podupiru.*

Amandman 141

Prijedlog uredbe

Članak 23. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice priopćuju Komisiji te odredbe do **[dd.mm.20xx.]** te bez odgode priopćuju Komisiji sve naknadne izmjene.

Izmjena

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice priopćuju Komisiji te odredbe do **31. srpnja 2024.** te bez odgode priopćuju Komisiji sve naknadne izmjene. **Komisija do 1. siječnja 2025. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u kojem donosi pregled nacionalnih mjera koje su donijele države članice i bez odgađanja izvješćuje o svim naknadnim izmjenama tih mjera.**

Amandman 142

Prijedlog uredbe

Članak 23. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Ako za brod nije predočena valjana potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU tijekom dvaju ili više uzastopnih razdoblja izvješćivanja i ako se drugim izvršnim mjerama nije osigurala usklađenost, nadležno tijelo države članice u kojoj je luka pristajanja **može**, nakon što je predmetnom društvu omogućilo da dostavi primjedbe, **izdati** nalog o protjerivanju. Nadležno tijelo države članice obavještuje Komisiju, druge države

Izmjena

3. Ako za brod nije predočena valjana potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU tijekom dvaju ili više uzastopnih razdoblja izvješćivanja i ako se drugim izvršnim mjerama nije osigurala usklađenost, nadležno tijelo države članice u kojoj je luka pristajanja, nakon što je predmetnom društvu omogućilo da dostavi primjedbe, **izdaje** nalog o protjerivanju. Nadležno tijelo države članice obavještuje Komisiju, druge države članice i

članice i predmetnu državu zastave o izdanom nalogu o protjerivanju. Sve države članice, osim države članice pod čijom zastavom brod plovi, odbijaju ulazak broda za koji je izdan nalog o protjerivanju u sve svoje luke dok društvo ne ispuni svoje obvezе. Ako brod plovi pod zastavom države članice, predmetna država članica, nakon što je predmetnom društvu omogućila da dostavi primjedbe, nalaže zabranu plovidbe dok društvo ne ispuni svoje obvezе.

predmetnu državu zastave o izdanom nalogu o protjerivanju. Sve države članice, osim države članice pod čijom zastavom brod plovi, odbijaju ulazak broda za koji je izdan nalog o protjerivanju u sve svoje luke dok društvo ne ispuni svoje obvezе. Ako brod plovi pod zastavom države članice, predmetna država članica, nakon što je predmetnom društvu omogućila da dostavi primjedbe, nalaže zabranu plovidbe dok društvo ne ispuni svoje obvezе ***u skladu s ovom Uredbom.***

Amandman 143

Prijedlog uredbe

Članak 23. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. O sankcijama bilo koje države članice protiv određenog broda obavješćuju se Komisija, ostale države članice i predmetna država zastave.

Izmjena

5. O sankcijama bilo koje države članice protiv određenog broda obavješćuju se Komisija, ostale države članice i predmetna država zastave.

Komisija evidentira sve sankcije o kojima je obaviještena u bazi podataka.

Amandman 144

Prijedlog uredbe

Članak 23. – stavak 5.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

5a. Svaka država članica koja na svojem državnom području nema pomorskih luka, ili je zatvorila svoj nacionalni registar brodova ili nema brodova koji plove pod njezinom zastavom, a koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe, te dok god nema takvih brodova koji plove pod njezinom zastavom, a u kojoj nema akreditiranog verifikatora, može odstupiti od odredaba ovog članka. Svaka država članica koja namjerava iskoristiti to odstupanje o tome obavješće Komisiju najkasnije do

1. srpnja 2024. O svakoj naknadnoj promjeni obavješćuje se i Komisija, koja bi te informacije trebala bilježiti u bazi podataka.

Amandman 145

Prijedlog uredbe Članak 25. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Države članice imenuju jedno ili više nadležnih tijela odgovornih za primjenu i izvršenje ove Uredbe („nadležna tijela“). Ta tijela dostavljaju Komisiji svoje nazive i podatke za kontakt. Komisija na svojoj internetskoj stranici objavljuje popis nadležnih tijela.

Izmjena

Države članice imenuju jedno ili više nadležnih tijela odgovornih za primjenu i izvršenje ove Uredbe („nadležna tijela“). Ta tijela dostavljaju Komisiji svoje nazive i podatke za kontakt. Komisija na svojoj internetskoj stranici *i u bazi podataka* objavljuje popis nadležnih tijela.

Amandman 146

Prijedlog uredbe Članak 26. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 6., članka 5. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4. i članka 21. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja ove Uredbe na snagu].

Izmjena

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 3.a, *članka 4. stavka 4.*, članka 5. stavka 4., članka 7. stavka 4., *članka 9.* stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4., *članka 20. stavka 4.a* i članka 21. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja ove Uredbe na snagu].

Amandman 147

Prijedlog uredbe Članak 26. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Europski parlament ili Vijeće *u* svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 7.,

Izmjena

3. Europski parlament ili Vijeće svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 3.a,

članka 5. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4. i članka 21. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

članka 4. stavka 4., članka 5. stavka 4., članka 7. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4., članka 20. stavka 4.a i članka 21. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

Amandman 148

Prijedlog uredbe

Članak 26. – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 7., članka 5. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4. i članka 21. stavka 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Izmjena

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 4. stavka 3.a, *članka 4. stavka 4., članka 5. stavka 4., članka 7. stavka 4., članka 9. stavka 3., članka 13. stavka 3., članka 20. stavka 4., članka 20. stavka 4.a* i članka 21. stavka 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Amandman 149

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

1. Komisija do 1. siječnja **2030.** izvješćuje Europski parlament i Vijeće o rezultatima evaluacije funkcioniranja ove Uredbe, *razvoju tehnologija i tržišta za*

Izmjena

1. Komisija do 1. siječnja **2027. i svakih pet godina nakon toga** izvješćuje Europski parlament i Vijeće o rezultatima evaluacije funkcioniranja ove Uredbe. **U**

obnovljiva i niskougljična goriva u pomorskom prometu i njezinu učinku na pomorski sektor Unije. Komisija će razmotriti moguće izmjene:

izvješću o evaluaciji posebno bi trebalo:

- (a) procijeniti razvoj tehnologija i tržišta tehnologija s nultim emisijama i održivih obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu te njegov učinak na pomorski sektor u Uniji, uključujući njegovu konkurentnost i potencijalno istjecanje ugljika, s posebnim naglaskom na lukama EU-a izloženima tržišnom natjecanju iz luka izvan EU-a;*
- (b) ispitati ambiciju Uredbe i opći ekološki integritet u odnosu na ciljeve iz Pariškog sporazuma, cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu Unije do 2030. i cilj klimatske neutralnosti kako je definiran u Europskom propisu o klimi, kao i ciljeve obnovljive energije i energetske učinkovitosti; (c) procijeniti i kvantificirati operativna poboljšanja i poboljšanja energetske učinkovitosti potaknuta pomorskim mjerama u zakonodavstvu donesenom slijedom prijedloga podnesenih u okviru Paketa za ostvarivanje cilja od 55 % i neiskorištenog potencijala u tom području;*
- (d) procijeniti učinak Uredbe na smanjenje emisija crnog ugljika, posebno na Arktiku i u njegovoј blizini;*
- (e) ažurirati procjenu učinka funkcioniranja Uredbe, s posebnim naglaskom na gospodarskim posljedicama njezinih mjera.*

Komisija će razmotriti moguće izmjene:

Amandman 150

Prijedlog uredbe
Članak 28. – stavak 1. – točka -a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(-a) radi smanjenja granične vrijednosti bruto tonaze na 400 i povećanja udjela energije koju brodovi troše tijekom putovanja u treće zemlje i iz njih, kako je navedeno u članku 2.;

Amandman 151

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a) ograničenja iz članka 4. stavka 2.;

(a) radi postroženja ograničenja iz članka 4. stavka 2.;

Amandman 152

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka aa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(aa) radi uvođenja operativnoga cilja i cilja energetske učinkovitosti;

Amandman 153

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) vrsta brodova na koje se primjenjuje članak 5. stavak 1.;

(b) radi proširenja vrste brodova na koje se primjenjuje ova Uredba;

Amandman 154

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) iznimaka navedenih u članku 5. stavku 3.

Izmjena

(c) ***radi ograničenja*** iznimaka navedenih u članku 5. stavku 3.

Amandman 155

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka ca (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ca) radi ograničenja uporabe destilata palminih masnih kiselina, životinjskih masti kategorije III., upotrijebljenog ulja za kuhanje, melase, sapuna i derivata iz članka 9. stavka 1. točke (c).

Amandman 156

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka cb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cb) radi poništavanja neakumuliranih viškova uskladenosti kada se ne iskoriste nakon tri razdoblja izvješćivanja iz članka 17.;

Amandman 157

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka cc (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cc) radi ograničenja primjene objedinjivanja uskladenosti iz članka 18. na brodove s pogonom na goriva s nultim emisijama i tehnologije s nultim emisijama;

Amandman 158

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1. – točka cd (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cd) radi uvođenja posebnih odredbi za rješavanje problema emisija crnog ugljika za putovanja na Arktiku.

Amandman 159

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1a. U sklopu svoje procjene Komisija razmatra moguće izmjene ove Uredbe u pogledu pojednostavljenja propisa. Komisija i nadležna tijela u državama članicama stalno se prilagođavaju administrativnim postupcima koji su se u praksi pokazali najboljima i poduzimaju sve mjere kako bi pojednostavnili provedbu ove Uredbe, s ciljem da se administrativno opterećenje za sudionike svede na najmanju moguću mjeru.

Amandman 160

Prijedlog uredbe

Članak 28 – stavak 1.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1b. Europski parlament može preko svojih nadležnih odbora dati mišljenje o izvješću Komisije, među ostalim i o prijedlozima izmjena ove Uredbe.

Amandman 161

Prijedlog uredbe

Članak 28. – stavak 1.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1c. Komisija pisanim putem odgovara na mišljenje koje je donio Europski parlament te na svaki poziv na djelovanje u vezi s različitim odredbama Uredbe, uključujući obrazloženje predviđenog nedjelovanja, te na sva pitanja koja joj upute Europski parlament ili Vijeće u roku od pet tjedana od primitka.

Amandman 162

Prijedlog uredbe

Članak 29. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Sljedeća točka dodaje se popisu utvrđenom u Prilogu IV. Direktivi 2009/16/EZ: „51. Potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU izdana u skladu s Uredbom (EU) xxxx o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu.”

Sljedeća točka dodaje se popisu utvrđenom u Prilogu IV. Direktivi 2009/16/EZ: „51. Potvrda o usklađenosti u okviru sustava FuelEU izdana u skladu s Uredbom (EU) xxxx o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva **te obnovljivih izvora energije** u pomorskom prometu.”

Amandman 163

Prijedlog uredbe

Prilog I.

Tekst koji je predložila Komisija

PRILOG I.

METODOLOGIJA ZA UTVRĐIVANJE OGRANIČENJA INTENZITETA STAKLENIČKIH PLINOVA ENERGIJE KOJA SE UPOTREBLJAVA NA BRODU

Za potrebe izračunavanja ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu primjenjuje se sljedeća formula, pod nazivom jednadžba (1):

Jednadžba (1)

Indeks intenziteta stakleničkih plinova	Od izvora do spremnika (WtT)	Od spremnika do broda (TtW)
$GHG \text{ intensity index} \left[\frac{gCO_{2eq}}{M_J} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel M_i \times CO_{2eq, WtT, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^n fuel \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right]}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

pri čemu se sljedeća formula naziva jednadžba (2):

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

Oznaka	Objašnjenje
i	indeks koji se odnosi na goriva isporučena brodu u referentnom razdoblju

j	indeks koji se odnosi na jedinice za izgaranje goriva na brodu; za potrebe ove Uredbe razmatrane su jedinice glavni motor(i), pomoći motor(i) i kotlovi na ulje
k	indeks koji se odnosi na mesta priključenja (c) na kojima se električna energija isporučuje po mjestu priključenja
c	indeks koji se odnosi na broj mjestâ za punjenje električnom energijom
m	indeks koji se odnosi na broj trošila energije
$M_{i,j}$	masa određenog goriva i oksidiranog u trošilu j [g goriva]
E_k	električna energija isporučena brodu po mjestu priključenja k ako postoji više od jednog [MJ]
$CO_{2eq,WtT,i}$	emisijski faktor stakleničkih plinova od izvora do spremnika za gorivo i [g ekvivalenta CO ₂ /MJ]
$CO_{2eq,electricity,k}$	emisijski faktor stakleničkih plinova od izvora do spremnika povezan s električnom energijom isporučenom brodu na vezu po mjestu priključenja k [g ekvivalenta CO ₂ /MJ]
LCV_i	donna ogrijevna vrijednost goriva i [MJ/g goriva]
$C_{engine\ slip,j}$	koefficijent istjecanja motornog goriva (neizgoreno gorivo) kao postotak mase goriva i koje upotrebljava jedinica za izgaranje j [%]
$C_{f\ CO_2,j}, C_{f\ CH_4,j}, C_{f\ N_2O,j}$	emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda za izgoreno gorivo u jedinici za izgaranje j [g stakleničkih plinova/g goriva]
$CO_{2eq,TtW,j}$	emisije ekvivalenta CO ₂ od spremnika do broda za izgoreno gorivo i u jedinici za izgaranje j [g ekvivalenta CO ₂ /g goriva] $CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2,j}, C_{sf\ CH_4,j}, C_{sf\ N_2O,j}$	emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda za gorivo koje je isteklo u smjeru jedinice za izgaranje j [g stakleničkog plina/g goriva]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	emisijski faktori ekvivalenta CO ₂ od spremnika do broda za gorivo i koje je isteklo u smjeru jedinice za izgaranje j [g ekvivalenta CO ₂ /g goriva] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = (C_{sf\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	potencijal za globalno zagrijavanje tijekom 100 godina za CO ₂ , CH ₄ i N ₂ O

U slučaju fosilnih goriva upotrebljavaju se zadane vrijednosti iz Priloga II.

Za potrebe ove Uredbe izraz $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}$ u brojniku jednadžbe (1) postavlja se na nulu.

Metoda za određivanje [M_i]

Masa goriva [M_i] određuje se na temelju količine prijavljene u skladu s okvirom izvješćivanja iz Uredbe (EU) 2015/757 za putovanja obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe na temelju metodologije praćenja koju je odabralo društvo.

Metoda za određivanje emisijskih faktora stakleničkih plinova od izvora do spremnika

Kad se za nefosilna goriva upotrebljavaju vrijednosti koje se razlikuju od zadanih vrijednosti iz Priloga II., temelje se na relevantnim dostavnicama za goriva isporučena brodu u referentnom razdoblju, za količine goriva koje su jednake najmanje količini za koju je utvrđeno da je potrošena na putovanju obuhvaćenom Uredbom u skladu s točkom A.

Emisijski faktori stakleničkih plinova od izvora do spremnika ($CO_{2eq,WtT,i}$) za goriva (koja nisu fosilna goriva) utvrđeni su Direktivom (EU) 2018/2001. Stvarne vrijednosti iz te direktive koje se upotrebljavaju za potrebe ove Uredbe, u skladu s metodologijom, su one bez izgaranja¹⁴. Za goriva za koja procesi dobivanja nisu uključeni u tu direktivu i za fosilna goriva zadane vrijednosti emisijskih faktora stakleničkih plinova od izvora do spremnika ($CO_{2eq,WtT,i}$) navedene su u Prilogu II.

Dostavnica za gorivo

Za potrebe ove Uredbe relevantne dostavnice za gorivo koje se upotrebljava na brodu sadržavaju barem sljedeće informacije:

- identifikaciju proizvoda,
- masu goriva [t],

¹⁴ Upućuje se na Direktivu (EU) 2018/2001, dio C točku 1. podtočku (a) Priloga V., na oznaku e_u „emisije koje nastaju pri uporabi goriva”

- obujam goriva [m^3],
- gustoću goriva [kg/m^3],
- emisijski faktor stakleničkih plinova od izvora do spremnika za CO₂ (faktor ugljika) [$g\ CO_2/g\ goriva$] i za ekvivalent CO₂ [$g\ ekvivalenta\ CO_2/g\ goriva$] te odgovarajuću potvrdu¹⁵,
- donju ogrjevnu vrijednost [MJ/g].

Dostavnica za gorivo za električnu energiju

Za potrebe ove Uredbe relevantne dostavnice za gorivo za električnu energiju isporučenu brodu sadržavaju barem sljedeće informacije:

- opskrbljivač: ime, adresa, telefon, e-adresa, predstavnik,
- brod primatelj: IMO broj (MMSI broj), ime broda, vrsta broda, zastava, predstavnik,
- luka: naziv, lokacija (LOCODE), terminal/vez,
- mjesto priključenja: mjesto priključenja za opskrbu električnom energijom s kopna, pojedinosti o mjestu priključenja,
- vrijeme priključenja: datum/vrijeme početka/završetka,
- isporučena energija: udio snage dodijeljen mjestu opskrbe (ako je primjenjivo) [kW], potrošnja električne energije (kWh) za obračunsko razdoblje, podaci o vršnoj snazi (ako su dostupni),
- mjerjenje.

Metoda za određivanje emisijskih faktora stakleničkih plinova od spremnika do broda

Emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda utvrđuju se na temelju metodologije iz ovog Priloga kako je navedeno u jednadžbi (1) i jednadžbi (2).

Za potrebe ove Uredbe emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda ($CO_{2eq,TW,j}$) koji se upotrebljavaju za utvrđivanje emisija stakleničkih plinova navedeni su u Prilogu II. Faktori C_f za CO₂ su faktori utvrđeni u Uredbi (EU) 2015/757 i navedeni su u tablici radi lakšeg korištenja. Za goriva čiji faktori nisu uključeni u navedenu uredbu upotrebljavaju se zadani faktori iz Priloga II.

U skladu s planom usklađenosti iz članka 6. i nakon ocjenjivanja koje provodi verifikator, mogu se primijeniti druge metode, kao što su izravno mjerjenje ekvivalenta CO₂ i laboratorijsko ispitivanje, ako se njima povećava ukupna točnost izračuna.

Metoda za određivanje fugitivnih emisija od spremnika do broda

Fugitivne emisije su emisije iz količine goriva koja ne dolazi do komore za izgaranje jedinice za izgaranje ili koju pretvarač energije nije potrošio jer nije izgorjela, jer je ispuštena ili je iscurila iz sustava. Za potrebe ove Uredbe fugitivne emisije uzimaju se u obzir kao postotak mase goriva koju upotrebljava motor. Zadane vrijednosti navedene su u Prilogu II.

Metode za određivanje faktora nagradivanja povezanih sa zamjenskim izvorima energije

Faktor nagradivanja za zamjenske izvore energije može se primijeniti ako je brod

¹⁵ Ta vrijednost nije potrebna u slučaju fosilnih goriva iz Priloga II. Za sva ostala goriva, uključujući mješavine fosilnih goriva, ta bi vrijednost trebala biti dostupna uz zasebnu potvrdu kojom se utvrđuje proces dobivanja goriva.

opremljen takvim izvorima. U slučaju energije vjetra taj se faktor nagradivanja određuje kako slijedi:

Faktor nagradivanja za zamjenske izvore energije – VJETAR (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
0,99	0,1
0,97	0,2
0,95	$\geq 0,3$

Indeks intenziteta stakleničkih plinova broda zatim se izračunava množenjem rezultata jednadžbe (1) s faktorom nagradivanja.

Izmjena

PRILOG I.

Za potrebe izračunavanja ograničenja intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu primjenjuje se sljedeća formula, pod nazivom jednadžba (1):

Jednadžba (1)

Indeks intenziteta stakleničkih plinova	Od izvora do spremnika (WtT)	Od spremnika do broda (TtW)
$GHG \text{ intensity index } \left[\frac{gCO_2 eq}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel M_i \times CO_{2eq, WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^n E_k \times CO_{2eq, electricity,k}}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^n E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n fuel \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip,j} \right) \times (CO_{2eq, TtW,j}) + (\frac{1}{100} C_{engine slip,j} \times C_{CO_2 eq, TtW,j}) \right]}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^n E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$

pri čemu se sljedeća formula naziva jednadžba (2):

$$CO_{2eq, TtW,j} = (C_f CO_{2,j} \times GWP_{CO_2} + C_f CH_{4,j} \times GWP_{CH_4} + C_f N_2O,j \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Jednadžba (2)}$$

Oznaka	Objašnjenje
i	indeks koji se odnosi na goriva isporučena brodu u referentnom razdoblju
j	indeks koji se odnosi na jedinice za izgaranje goriva (m motor) na brodu; za potrebe ove Uredbe razmatrane su jedinice glavni motor(i), pomoći motor(i) i kotlovi na ulje
k	indeks koji se odnosi na mjestu priključenja (c) na kojima se električna energija isporučuje po mjestu priključenja
w	indeks koji se odnosi na vjetroelektranu (n) u kojoj se električna energija isporučuje po vjetroelektrani
s	indeks koji se odnosi na solarno postrojenje (n) u kojem se električna energija isporučuje po solarnom postrojenju
c	broj mjestâ za punjenje električnom energijom
m	broj trošila energije
n	broj goriva isporučenih brodu u referentnom razdoblju
$M_{i,j}$	masa određenog goriva i oksidiranog u trošilu j [g goriva]
E_k	električna energija isporučena brodu po mjestu priključenja k ako postoji više od jednog [MJ]
E_w	energija isporučena brodu po vjetroelektrani (w) ako postoji više od jedne [MJ]
E_s	električna energija isporučena brodu po solarnom postrojenju (s) ako postoji više od jednog [MJ]
$CO_{2eq, WtT,i}$	emisijski faktor stakleničkih plinova od izvora do spremnika za gorivo i [g ekvivalenta CO ₂ /MJ]
$CO_{2eq, electricity,k}$	emisijski faktor stakleničkih plinova od izvora do spremnika povezan s električnom energijom isporučenom brodu na vezu po mjestu priključenja k [g ekvivalenta CO ₂ /MJ]
LCV_i	donja ogrjevnost goriva i [MJ/g goriva]
$C_{engine slip,j}$	koefficijent istjecanja motornog goriva (neizgorenog gorivo) kao postotak mase goriva i koje upotrebljava jedinica za izgaranje j [%]
$C_f CO_{2,j}, C_f CH_{4,j}, C_f N_2O,j$	emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda za izgorenog gorivo u jedinici za izgaranje j [g stakleničkih plinova/g goriva]
$CO_{2eq, TtW,j}$	emisije ekvivalenta CO ₂ od spremnika do broda za izgorenog gorivo i u jedinici za izgaranje j [g ekvivalenta CO ₂ /g goriva]
$C_{sf CO_{2,j}}, C_{sf CH_{4,j}}, C_{sf N_2O,j}$	emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda za gorivo koje je isteklo u smjeru jedinice za izgaranje j [g stakleničkog plina/g goriva]
$CO_{2eq, TtW slippage,j}$	emisijski faktori ekvivalenta CO ₂ od spremnika do broda za gorivo i koje je isteklo u smjeru jedinice za izgaranje j [g ekvivalenta CO ₂ /g goriva]
	$CO_{2eq, TtW slippage,j} = (C_{sf CO_{2,j}} \times GWP_{CO_2} + C_{sf CH_{4,j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sf N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$

$GWP_{CO_2} GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	potencijal za globalno zagrijavanje tijekom 100 godina za CO_2 , CH_4 i N_2O
$MULT_i$	<i>Multiplikator koji se primjenjuje na gorivo iz skupine obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla</i>
$M_{i,j} A$	<i>Prilagodena masa određenog goriva i oksidiranog u trošilu j/g goriva zbog plovidbe u uvjetima leda u slučaju broda s oznakom klase leda IC, IB, IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda 16 i zbog tehničkih karakteristika broda s oznakom klase leda IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda. Ovisno o potrebi, prilagodena masa $M_{i,j} A$ upotrebljava se u jednadžbi (1) umjesto mase $M_{i,j}$.</i>

U slučaju fosilnih goriva upotrebljavaju se zadane vrijednosti iz Priloga II.

Za potrebe ove Uredbe izraz $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ u brojniku jednadžbe (1) postavlja se na nulu.

Oznaka MULTi u nazivniku jednadžbe (1) postavlja se na pet za količinu obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla koja je veća od postotaka prosječne godišnje potrošnje energije na nekom brodu tijekom razdoblja izvješćivanja, na koju se upućuje u članku 4. stavku 2. točki (b).

Metoda za određivanje $[M_i]$

Masa goriva $[M_i]$ određuje se na temelju količine prijavljene u skladu s okvirom izvješćivanja iz Uredbe (EU) 2015/757 za putovanja obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe na temelju metodologije praćenja koju je odabralo društvo. **Prilagodena masa goriva $[M_{i,A}]$ može se upotrijebiti umjesto mase goriva $[M_i]$ za brod s oznakom klase leda IC, IB, IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda. Prilagodena masa $[M_{i,A}]$ definirana je u Prilogu Va.**

Metoda za određivanje emisijskih faktora stakleničkih plinova od izvora do spremnika Kad se za nefosilna goriva upotrebljavaju vrijednosti koje se razlikuju od zadanih vrijednosti iz Priloga II., temelje se na relevantnim dostavnicama za goriva isporučena brodu u referentnom razdoblju, za količine goriva koje su jednake najmanje količini za koju je utvrđeno da je potrošena na putovanju obuhvaćenom Uredbom u skladu s točkom A. Emisijski faktori stakleničkih plinova od izvora do spremnika ($CO_{2eq\ WtT,i}$) za goriva (koja nisu fosilna goriva) utvrđeni su Direktivom (EU) 2018/2001. Stvarne vrijednosti iz te direktive koje se upotrebljavaju za potrebe ove Uredbe, u skladu s metodologijom, su one bez izgaranja¹⁶. Za goriva za koja procesi dobivanja nisu uključeni u tu direktivu i za fosilna goriva zadane vrijednosti emisijskih faktora stakleničkih plinova od izvora do spremnika ($CO_{2eq\ WtT,i}$) navedene su u Prilogu II.

Dostavnica za gorivo

Za potrebe ove Uredbe relevantne dostavnice za gorivo koje se upotrebljava na brodu sadržavaju barem sljedeće informacije:

- identifikaciju proizvoda,
- masu goriva [t],
- obujam goriva [m^3],
- gustoću goriva [kg/m^3],

¹⁶ Za dodatne informacije o podudaranju između klase leda vidi Preporuku 25/7 HELCOM-a na <http://www.helcom.fi>.

¹⁷ Upućuje se na Direktivu (EU) 2018/2001, dio C točku 1. podtočku (a) Priloga V., na oznaku e_u „emisije koje nastaju pri uporabi goriva”

- emisijski faktor stakleničkih plinova od izvora do spremnika za CO₂ (faktor ugljika) [g CO₂/g goriva] i za ekvivalent CO₂ [g ekvivalenta CO₂/g goriva] te odgovarajuću potvrdu¹⁸,
- donju ogrjevnu vrijednost [MJ/g].

Dostavnica za gorivo za električnu energiju

Za potrebe ove Uredbe relevantne dostavnice za gorivo za električnu energiju isporučenu brodu sadržavaju barem sljedeće informacije:

- opskrbljivač: ime, adresa, telefon, e-adresa, predstavnik,
- brod primatelj: IMO broj (MMSI broj), ime broda, vrsta broda, zastava, predstavnik,
- luka: naziv, lokacija (LOCODE), terminal/vez,
- mjesto priključenja: mjesto priključenja za opskrbu električnom energijom s kopna, pojedinosti o mjestu priključenja,
- vrijeme priključenja: datum/vrijeme početka/završetka,
- isporučena energija: udio snage dodijeljen mjestu opskrbe (ako je primjenjivo) [kW], potrošnja električne energije (kWh) za obračunsko razdoblje, podaci o vršnoj snazi (ako su dostupni),
- mjerjenje.

Metoda za određivanje emisijskih faktora stakleničkih plinova od spremnika do broda

Emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda utvrđuju se na temelju metodologije iz ovog Priloga kako je navedeno u jednadžbi (1) i jednadžbi (2).

Za potrebe ove Uredbe emisijski faktori stakleničkih plinova od spremnika do broda ($c_{CO_{2eq,TW,j}}$) koji se upotrebljavaju za utvrđivanje emisija stakleničkih plinova navedeni su u Prilogu II. Faktori C_f za CO₂ su faktori utvrđeni u Uredbi (EU) 2015/757 i navedeni su u tablici radi lakšeg korištenja. Za goriva čiji faktori nisu uključeni u navedenu uredbu upotrebljavaju se zadani faktori iz Priloga II.

U skladu s planom usklađenosti iz članka 6. i nakon ocjenjivanja koje provodi verifikator, mogu se primijeniti druge metode, kao što su izravno mjerjenje ekvivalenta CO₂ i laboratorijsko ispitivanje, ako se njima povećava ukupna točnost izračuna.

Metoda za određivanje fugitivnih emisija od spremnika do broda

Fugitivne emisije su emisije iz količine goriva koja ne dolazi do komore za izgaranje jedinice za izgaranje ili koju pretvarač energije nije potrošio jer nije izgorjela, jer je ispuštena ili je iscurila iz sustava. Za potrebe ove Uredbe fugitivne emisije uzimaju se u obzir kao postotak mase goriva koju upotrebljava motor. Zadane vrijednosti navedene su u Prilogu II.

¹⁸ Ta vrijednost nije potrebna u slučaju fosilnih goriva iz Priloga II. Za sva ostala goriva, uključujući mješavine fosilnih goriva, ta bi vrijednost trebala biti dostupna uz zasebnu potvrdu kojom se utvrđuje proces dobivanja goriva.

Amandman 164**Prilog I. – Verifikacija i certificiranje**

Tekst koji je predložila Komisija

Verifikacija i certificiranje

Klasa goriva	Od izvora do spremnika (WtT)	Od spremnika do broda (TtW)
Fosilno	Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici 1 ove Uredbe.	<p>Faktori ugljika iz Uredbe o praćenju emisija CO₂, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (Uredba MRV) upotrebljavaju se za goriva za koja je takav faktor dostupan.</p> <p>Za sve druge emisijske faktore mogu se upotrijebiti zadane vrijednosti kako su navedene u tablici 1. ove Uredbe ili</p> <p><i>certificirane vrijednosti dobivene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerjenjima izravnih emisija.</i></p>
Održiva obnovljiva goriva (tekuća biogoriva, bioplínovi, e-goriva)	Vrijednosti ekvivalenta CO ₂ kako su navedene u Direktivi o energiji iz obnovljivih izvora (RED II) (bez izgaranja) mogu se upotrijebiti za sva goriva čiji su procesi dobivanja navedeni u toj direktivi ili se može primijeniti odobreni program certificiranja.	<p>Mogu se upotrijebiti zadane vrijednosti emisijskih faktora kako su navedene u tablici 1. ove Uredbe ili</p> <p><i>certificirane vrijednosti dobivene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerjenjima izravnih emisija.</i></p>
Ostalo (uključujući električnu energiju)	Vrijednosti ekvivalenta CO ₂ kako su navedene u Direktivi RED II (bez izgaranja) mogu se upotrijebiti za sva goriva čiji su procesi dobivanja navedeni u toj direktivi ili se može primijeniti odobreni program certificiranja.	<p>Mogu se upotrijebiti zadane vrijednosti emisijskih faktora kako su navedene u tablici 1. ove Uredbe ili</p> <p><i>certificirane vrijednosti dobivene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerjenjima izravnih emisija.</i></p>

Izmjena

Verifikacija i certificiranje

Klasa goriva	Od izvora do spremnika (WtT)	Od spremnika do broda (TtW)
Fosilno	Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici 1 ove Uredbe.	Faktori ugljika iz Uredbe o praćenju emisija CO ₂ , izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (Uredba MRV) upotrebljavaju se za goriva za koja je takav faktor dostupan. Za sve druge emisijske faktore mogu se upotrijebiti zadane vrijednosti kako su navedene u tablici 1. ove Uredbe ili certificirane vrijednosti dobivene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerjenjima izravnih emisija <i>istjecanja i vrijednosti fugitivnih emisija u skladu s programima certificiranja i verifikacije utvrđenima u delegiranom aktu donesenom u skladu s člankom 9. stavkom 3.</i>
Održiva obnovljiva goriva (tekuća biogoriva, bioplínovi, e-goriva)	Vrijednosti ekvivalenta CO ₂ kako su navedene u Direktivi o energiji iz obnovljivih izvora (RED II) (bez izgaranja) mogu se upotrijebiti za sva goriva čiji su procesi dobivanja navedeni u toj direktivi ili se može primijeniti odobreni program certificiranja.	Mogu se upotrijebiti zadane vrijednosti emisijskih faktora kako su navedene u tablici 1. ove Uredbe ili certificirane vrijednosti dobivene laboratorijskim ispitivanjem ili mjerjenjima izravnih emisija <i>u skladu s programima certificiranja i verifikacije utvrđenima u Direktivi (EU) 2018/2001.</i>
Ostalo (uključujući električnu energiju)	Vrijednosti ekvivalenta CO ₂ kako su navedene u Direktivi RED II (bez izgaranja) mogu se upotrijebiti za sva goriva čiji su procesi dobivanja navedeni u toj direktivi ili se može primijeniti odobreni program certificiranja.	Mogu se upotrijebiti zadane vrijednosti emisijskih faktora kako su navedene u tablici 1. ove Uredbe ili

Amandman 165

Prijedlog uredbe Prilog II.

Tekst koji je predložila Komisija

PRILOG II.

[...]

Tablica 1. Zadani faktori

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Od izvora do spremnika (WtT)				Od spremnika do broda (TtW)				
Klasa/ sirovina	Proces/naziv	LCV [MJ] [g]	CO _{2eq} WtT [gCO _{2eq}] [MJ]	Klasa pretvarača energije	C _f CO ₂ [gCO ₂] [gFuel]	C _f CH ₄ [gCH ₄] [gFuel]	C _f N ₂ O [gN ₂ O] [gFuel]	C _{slip} kao % mase goriva koje upotrebljava motor
Tekuća biogoriva	etanol E100	0,0268	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	1,913 MEPC.245(66) Uredba (EU) 2015/757	TBM	TBM	-
	biodizel glavni proizvodi/otpadi/mješavina sirovina	0,0372	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	2,834	0,00005 TBM	0,00018 TBM	-
	hidroobrađena biljna ulja glavni proizvodi/otpadi/mješavina sirovina	0,044	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	3,115	0,00005	0,00018	-
	ukapljeni prirodni biopljin glavni proizvodi/otpadi/mješavina sirovina	0,05	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	UPP Otto (dvojno gorivo, srednja brzina)	2,755 MEPC.245(66), Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
				UPP Otto (dvojno gorivo, niska brzina)				1,7
Plinska biogoriva	bio H2 glavni proizvodi/otpadi/mješavina sirovina	0,12	N/A	UPP dizel (dvojna goriva)				0,2
				motori sa siromašnom gorivom smjesom s paljenjem s pomoću svjećica (LBSI)				N/A
				gorivne ćelije	0	0	0	-
Obnovljiva goriva nebiološkog	e-dizel	0,0427	upućivanje na Direktivu (EU)	svi motori s unutarnjim izgaranjem	3,206 MEPC.245(66) Uredba (EU)	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Od izvora do spremnika (WtT)				Od spremnika do broda (TtW)				
podrijetla - (e-goriva)	e-metanol	0,0199	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	2015/757 1,375 MEPC.245(66) Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-UPP	0,0491	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	UPP Otto (dvojno gorivo, srednja brzina) UPP Otto (dvojno gorivo, niska brzina) UPP dizel (dvojna goriva) motori sa siromašnom gorivom smjesom s paljenjem s pomoću svjećica (LBSI)	2,755 MEPC.245(66) Uredba (EU) 2015/757	0	0,00011	3.1 1,7 0.2 N/A
	e-H2	0,12	3,6	gorivne čelije motor s unutarnjim izgaranjem	0 0	0 0	TBM	-
	e-NH3	0,0186	0	bez motora	0	N/A	TBM	N/A
Ostalo	električna energija	-	106,3 EU, kombinacija za 2020. 72 EU, kombinacija za 2030.	opskrba električnom energijom s kopna	-	-	-	-

Izmjena

Tekuća biogoriva	etanol E100	0,0268	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	1,913 MEPC.245(66) Uredba (EU) 2015/757	TBM	TBM	-
	biodizel glavni proizvodi/ otpad/mje šavina sirovina	0,0372	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	2,834	0,00005 TBM	0,00018 TBM	-
	hidroobradena biljna ulja glavni proizvodi/ otpad/mje šavina sirovina	0,044	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	3,115	0,00005	0,00018	-
	ukapljeni prirodni biopljin glavni	0,05	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	UPP Otto (dvojno gorivo, srednja	2,755 MEPC.245(66), Uredba (EU)	0	0,00011	3,1

	proizvodi/ otpad/mje šavina sirovina			brzina)	2015/757			
				UPP Otto (dvojno gorivo, niska brzina)				1,7
				UPP dizel (dvojna goriva)				0.2
				motori sa siromašno m gorivom smjesom s paljenjem s pomoću svjećica (LBSI)				N/A
Plinska biogoriva	bio H2 glavni proizvodi/ otpad/mje šavina sirovina	0,12	N/A	gorivne ćelije	0	0	0	-
				motor s unutarnjim izgaranjem	0	0	TBM	
Obnovljiva goriva nebiološk og podrijetla	e-dizel	0,0427	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	3,206 MEPC.245(6 6) Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	svi motori s unutarnjim izgaranjem	1,375 MEPC.245(6 6) Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-UPP	0,0491	upućivanje na Direktivu (EU) 2018/2001	UPP Otto (dvojno gorivo, srednja brzina)	2,755 MEPC.245(6 6) Uredba (EU) 2015/757	0	0,00011	3.1
				UPP Otto (dvojno gorivo, niska brzina)				1,7
				UPP dizel (dvojna goriva)				0.2
				motori sa siromašno m gorivom smjesom s paljenjem s pomoću svjećica (LBSI)				N/A
	e-H2	0,12	3,6	gorivne ćelije	0	0	0	-
				motor s unutarnjim izgaranjem	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	0	bez motora	0	N/A	TBM	N/A
Ostalo	električna energija	-	106,3 EU, kombinacija za 2020. 72 EU, kombinacija za 2030.	opskrba električnom energijom s kopna	-	-	-	-

Amandman 166

Prijedlog uredbe Prilog II. – stavak 11.

Tekst koji je predložila Komisija

U stupcu 7 naveden je emisijski faktor C_f za metan u [g CH₄/g goriva]. Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici. Umjesto zadanih vrijednosti mogu se upotrebljavati vrijednosti potvrđene ispitivanjem. U slučaju UPP goriva C_f za metan postavlja se na nulu.

Izmjena

U stupcu 7 naveden je emisijski faktor C_f za metan u [g CH₄/g goriva]. Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici. Umjesto zadanih vrijednosti mogu se upotrebljavati vrijednosti potvrđene ispitivanjem (*u skladu s relevantnim odredbama Direktive (EU) 2018/2001*). U slučaju UPP goriva C_f za metan postavlja se na nulu.

Amandman 167

Prijedlog uredbe Prilog II. – stavak 12.

Tekst koji je predložila Komisija

U stupcu 8 naveden je emisijski faktor C_f za didušikov monoksid u [g N₂O/g goriva]. Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici. Umjesto zadanih vrijednosti mogu se upotrebljavati vrijednosti potvrđene ispitivanjem.

Amandman

U stupcu 8 naveden je emisijski faktor C_f za didušikov monoksid u [g N₂O/g goriva]. Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici. Umjesto zadanih vrijednosti mogu se upotrebljavati vrijednosti potvrđene ispitivanjem (*u skladu s relevantnim odredbama Direktive (EU) 2018/2001*).

Amandman 168

Prijedlog uredbe Prilog II. – stavak 13.

Tekst koji je predložila Komisija

U stupcu 9 naveden je dio goriva izgubljen u obliku fugitivnih emisija (C_{slip}) izražen kao postotak mase goriva koju upotrebljava

Amandman

U stupcu 9 naveden je dio goriva izgubljen u obliku fugitivnih emisija (C_{slip}) izražen kao postotak mase goriva koju upotrebljava

određeni pretvarač energije. Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici. Umjesto zadanih vrijednosti mogu se upotrebljavati vrijednosti potvrđene ispitivanjem. Za goriva kao što je ukapljeni prirodni plin za koja postoje fugitivne emisije (istjecanje), količina fugitivnih emisija prikazana u tablici 1. izražava se kao postotak mase upotrijebljenog goriva (stupac 9). U skladu s jednadžbom (1), upotrebljavaju se vrijednosti iz stupca 9. Vrijednosti C_{slip} iz tablice 1. izračunavaju se pri opterećenju motora od 50 %.

određeni pretvarač energije. Upotrebljavaju se zadane vrijednosti kako su navedene u tablici. Umjesto zadanih vrijednosti mogu se upotrebljavati vrijednosti potvrđene ispitivanjem (*u skladu s relevantnim odredbama Direktive (EU) 2018/2001*). Za fosilna goriva vrijednosti potvrđene ispitivanjem mogu se upotrebljavati umjesto zadanih vrijednosti samo nakon što se u odgovarajućem delegiranom aktu utvrde pravila za programe certificiranja i verifikacije za provođenje certifikacije sustava za pretvorbu energije ili trošila goriva, uključujući ispitivanje na ispitnoj napravi ili laboratorijsko ispitivanje. Za goriva kao što je ukapljeni prirodni plin za koja postoje fugitivne emisije (istjecanje), količina fugitivnih emisija prikazana u tablici 1. izražava se kao postotak mase upotrijebljenog goriva (stupac 9). U skladu s jednadžbom (1), upotrebljavaju se vrijednosti iz stupca 9. Vrijednosti C_{slip} iz tablice 1. izračunavaju se pri opterećenju motora od 50 %.

Amandman 169

Prijedlog uredbe Prilog III. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

KRITERIJI ZA UPORABU
TEHNOLOGIJE S NULTOM STOPOM
EMISIJA IZ ČLANKA 5. STAVKA 3.
TOČKE (b) i ČLANKA 7. STAVKA 3.
TOČAKA (d) i (f)

Izmjena

KRITERIJI ZA UPORABU
TEHNOLOGIJE NA VEZU S NULTOM
STOPOM EMISIJA IZ ČLANKA 5.
STAVKA 3. TOČKE (b) i ČLANKA 7.
STAVKA 3. TOČAKA (d) i (f)

Amandman 170

Prijedlog uredbe Prilog III. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

U sljedećoj tablici naveden je popis

Izmjena

U sljedećoj tablici naveden je popis

tehnologija s nultom stopom emisija iz članka 5. stavka 3. točke (b) te, ako je primjenjivo, posebni kriteriji za njihovu uporabu.

tehnologija ***na vezu*** s nultom stopom emisija iz članka 5. stavka 3. točke (b) te, ako je primjenjivo, posebni kriteriji za njihovu uporabu.

Amandman 171
Prijedlog direktive
Prilog III. – Tehnologija s nultom stopom emisija

Tekst koji je predložila Komisija

Tehnologija s nultom stopom emisija	Kriteriji za uporabu
Gorivne ćelije	Gorivne ćelije koje se upotrebljavaju za proizvodnju energije dok je brod na vezu trebale bi se u potpunosti opskrbljivati obnovljivim i niskougljičnim <i>gorivima</i> .
Pohrana električne energije na brodu	Pohrana električne energije na brodu dopuštena je neovisno o izvoru energije koji je proizveo pohranjenu energiju (proizvodnja na brodu ili na kopnu u slučaju zamjene baterija).
Proizvodnja električne energije na brodu iz energije vjetra i sunca	Svaki brod koji može ispunjavati potrebe za energijom dok je na vezu uporabom energije vjetra i sunca.

Izmjena

Tehnologija s nultom stopom emisija	Kriteriji za uporabu
Gorivne ćelije	Gorivne ćelije koje se upotrebljavaju za proizvodnju energije dok je brod na vezu trebale bi se u potpunosti opskrbljivati obnovljivim i niskougljičnim <i>izvorima energije</i> .
Pohrana električne energije na brodu	Pohrana električne energije na brodu dopuštena je neovisno o izvoru energije koji je proizveo pohranjenu energiju (proizvodnja na brodu ili na kopnu u slučaju zamjene baterija).
Proizvodnja električne energije na brodu iz energije vjetra i sunca	Svaki brod koji može ispunjavati potrebe za energijom dok je na vezu uporabom energije vjetra i sunca.

Amandman 172

Prijedlog uredbe
Prilog III. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Uporabom tih tehnologija s nultom stopom emisija kontinuirano se postižu **emisije jednake** smanjenju emisija koje bi se postiglo opskrbom električnom energijom s kopna.

Izmjena

Uporabom tih tehnologija **na vezu** s nultom stopom emisija kontinuirano se postižu **smanjenja emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka na vezu jednaka** smanjenju emisija koje bi se postiglo opskrbom električnom energijom s kopna **za sve potrebe za energijom dok je brod na vezu.**

Amandman 173

Prijedlog uredbe
Prilog IV.

Tekst koji je predložila Komisija

PRILOG IV.

POTVRDA KOJU IZDAJE UPRAVLJAČKO TIJELO LUKE PRISTAJANJA U SLUČAJEVIMA KADA SE BRODOVI IZ OPRAVDANIH RAZLOGA NE MOGU OPSKRBLJIVATI ELEKTRIČNOM ENERGIJOM S KOPNA (ČLANAK 5. STAVAK 5.) – MINIMALNI ELEMENTI KOJE POTVRDA MORA SADRŽAVATI

Za potrebe ove Uredbe potvrda iz članka 5. stavka 5. sadržava barem sljedeće informacije:

- (1) identifikacija broda:
 - (a) IMO broj;
 - (b) ime broda;
 - (c) pozivni znak;
 - (d) vrsta broda;
 - (e) zastava;
 - (2) luka pristajanja;
 - (3) naziv lokacije/terminala;
 - (4) datum i vrijeme dolaska (stvarno vrijeme dolaska);
 - (5) datum i vrijeme odlaska (stvarno vrijeme odlaska);
- potvrda upravljačkog tijela luke da se na brod primjenjuje bilo koji od sljedećih slučajeva:
- brod je zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru neplanirano pristao u luku (članak 5. stavak 2. točka (c)),

- brod se nije mogao priključiti na opskrbu električnom energijom s kopna zbog nedostupnosti mjestâ priključenja u luci (članak 5. stavak 2. točka (d)),
 - ***brodska oprema za opskrbu električnom energijom s kopna nije kompatibilna s postrojenjem u luci (članak 5. stavak 2. točka (e)),***
 - brod je tijekom ograničenog razdoblja upotrebljavao energiju proizvedenu na brodu u izvanrednim situacijama koje predstavljaju neposrednu opasnost za život, brod ili okoliš (članak 5. stavak 2. točka (f));
- (6) podaci o upravljačkom tijelu luke;
- (a) naziv;
 - (b) podaci za kontakt (telefon, e-adresa);
- (7) datum izdavanja.

Izmjena

PRILOG IV.

POTVRDA KOJU IZDAJE UPRAVLJAČKO TIJELO LUKE PRISTAJANJA U SLUČAJEVIMA KADA SE BRODOVI IZ OPRAVDANIH RAZLOGA NE MOGU OPSKRBLJIVATI ELEKTRIČNOM ENERGIJOM S KOPNA (ČLANAK 5. STAVAK 5.) – MINIMALNI ELEMENTI KOJE POTVRDA MORA SADRŽAVATI

Za potrebe ove Uredbe potvrda iz članka 5. stavka 5. sadržava barem sljedeće informacije:

- (1) identifikacija broda:
 - (a) IMO broj;
 - (b) ime broda;
 - (c) pozivni znak;
 - (d) vrsta broda;
 - (e) zastava;
 - (2) luka pristajanja;
 - (3) naziv lokacije/terminala;
 - (4) datum i vrijeme dolaska (stvarno vrijeme dolaska);
 - (5) datum i vrijeme odlaska (stvarno vrijeme odlaska);
- potvrda upravljačkog tijela luke, ***potkrijepljena razumnim dokazima***, da se na brod primjenjuje bilo koji od sljedećih slučajeva:
- brod je zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru neplanirano pristao u luku (članak 5. stavak 2. točka (c)),
 - brod se nije mogao priključiti na opskrbu električnom energijom s kopna zbog nedostupnosti mjestâ priključenja u luci (članak 5. stavak 2. točka (d)),

- brod je tijekom ograničenog razdoblja upotrebljavao energiju proizvedenu na brodu u izvanrednim situacijama koje predstavljaju neposrednu opasnost za život, brod ili okoliš (članak 5. stavak 2. točka (f));
- (6) podaci o upravljačkom tijelu luke;
- naziv;
 - podaci za kontakt (telefon, e-adresa);
- datum izdavanja.

Amandman 174

Prijedlog uredbe Prilog V.

Tekst koji je predložila Komisija

PRILOG V.

FORMULE ZA IZRAČUNAVANJE BILANCE USKLAĐENOSTI I KAZNE utvrđene u članku 20. stavku 1.

Formula za izračunavanje bilance usklađenosti broda

Za potrebe izračunavanja bilance usklađenosti broda primjenjuje se sljedeća formula:

bilanca usklađenosti [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \sum_i^{n^{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i J$
---	--

gdje je:

gCO_{2eq}	grama ekvivalenta CO ₂
$GHGIE_{target}$	ograničenje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu u skladu s člankom 4. stavkom 2. ove Uredbe
$GHGIE_{actual}$	godišnji prosjek intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu izračunan za odgovarajuće razdoblje izvješćivanja

Formula za izračunavanje kazne utvrđene u članku 20. stavku 1.

Iznos kazne utvrđen u članku 20. stavku 1. izračunava se na sljedeći način:

kazna:	$(bilanca usklađenosti / GHGIE_{actual}) \times faktor konverzije iz MJ u tone loživog ulja s vrlo niskim udjelom sumpora (41,0 MJ/kg) \times 2\,400 \text{ EUR}$
--------	---

Izmjena

PRILOG V.

FORMULE ZA IZRAČUNAVANJE BILANCE USKLAĐENOSTI I KAZNE utvrđene u članku 20. stavku 1.

Formula za izračunavanje bilance usklađenosti broda

Za potrebe izračunavanja bilance usklađenosti broda primjenjuje se sljedeća formula:

$$\text{bilanca usklađenosti [gCO}_{2\text{eq}}\text{]} = \left[(\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \sum_i^{\text{n fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i \right]$$

gdje je:

$gCO_{2\text{eq}}$	grama ekvivalenta CO ₂
$GHGIE_{\text{target}}$	ograničenje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu u skladu s člankom 4. stavkom 2. ove Uredbe
$GHGIE_{\text{actual}}$	godišnji prosjek intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na brodu izračunan za odgovarajuće razdoblje izvješćivanja

Formula za izračunavanje kazne utvrđene u članku 20. stavku 1.

Iznos kazne utvrđen u članku 20. stavku 1. izračunava se na sljedeći način:

$$\text{kazna: } (- \cdot \text{bilanca usklađenosti} / \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \text{faktor konverzije iz MJ u tone loživog ulja s vrlo niskim udjelom sumpora (41,0 MJ/kg)} \times \mathbf{3\,000\,EUR}$$

Amandman 175

**Prijedlog uredbe
Prilog IV.**

Tekst koji je predložila Komisija

PRILOG IV.

POTVRDA KOJU IZDAJE UPRAVLJAČKO TIJELO LUKE PRISTAJANJA U SLUČAJEVIMA KADA SE BRODOVI IZ OPRAVDANIH RAZLOGA NE MOGU OPSKRBLJIVATI ELEKTRIČNOM ENERGIJOM S KOPNA (ČLANAK 5. STAVAK 5.) – MINIMALNI ELEMENTI KOJE POTVRDA MORA SADRŽAVATI

Za potrebe ove Uredbe potvrda iz članka 5. stavka 5. sadržava barem sljedeće informacije:

(1) identifikacija broda:

- (a) IMO broj;
 - (b) ime broda;
 - (c) pozivni znak;
 - (d) vrsta broda;
 - (e) zastava;
- (2) luka pristajanja;
- (3) naziv lokacije/terminala;
- (4) datum i vrijeme dolaska (stvarno vrijeme dolaska);
- (5) datum i vrijeme odlaska (stvarno vrijeme odlaska);
- potvrda upravljačkog tijela luke da se na brod primjenjuje bilo koji od sljedećih slučajeva:
- brod je zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru neplanirano pristao u luku (članak 5. stavak 2. točka (c)),
 - brod se nije mogao priključiti na opskrbu električnom energijom s kopna zbog nedostupnosti mjestâ priključenja u luci (članak 5. stavak 2. točka (d)),
 - ***brodska oprema za opskrbu električnom energijom s kopna nije kompatibilna s postrojenjem u luci (članak 5. stavak 2. točka (e)),***
 - brod je tijekom ograničenog razdoblja upotrebljavao energiju proizvedenu na brodu u izvanrednim situacijama koje predstavljaju neposrednu opasnost za život, brod ili okoliš (članak 5. stavak 2. točka (f));
- (6) podaci o upravljačkom tijelu luke;
- (a) naziv;
 - (b) podaci za kontakt (telefon, e-adresa);
- (7) datum izdavanja.

Izmjena

PRILOG IV.

POTVRDA KOJU IZDAJE UPRAVLJAČKO TIJELO LUKE PRISTAJANJA U SLUČAJEVIMA KADA SE BRODOVI IZ OPRAVDANIH RAZLOGA NE MOGU OPSKRBLJIVATI ELEKTRIČNOM ENERGIJOM S KOPNA (ČLANAK 5. STAVAK 5.) – MINIMALNI ELEMENTI KOJE POTVRDA MORA SADRŽAVATI

Za potrebe ove Uredbe potvrda iz članka 5. stavka 5. sadržava barem sljedeće informacije:

- (1) identifikacija broda:
- (a) IMO broj;
 - (b) ime broda;

- (c) pozivni znak;
- (d) vrsta broda;
- (e) zastava;
- (2) luka pristajanja;
- (3) naziv lokacije/terminala;
- (4) datum i vrijeme dolaska (stvarno vrijeme dolaska);
- (5) datum i vrijeme odlaska (stvarno vrijeme odlaska);
- potvrda upravljačkog tijela luke, ***potkrijepljena razumnim dokazima***, da se na brod primjenjuje bilo koji od sljedećih slučajeva:
- brod je zbog sigurnosti ili spašavanja života na moru neplanirano pristao u luku (članak 5. stavak 2. točka (c)),
 - brod je tijekom ograničenog razdoblja upotrebljavao energiju proizvedenu na brodu u izvanrednim situacijama koje predstavljaju neposrednu opasnost za život, brod ili okoliš (članak 5. stavak 2. točka (f));
- (6) podaci o upravljačkom tijelu luke;
- (a) naziv;
- (b) podaci za kontakt (telefon, e-adresa);
- datum izdavanja.

Obrazloženje

Izmjenama se prate izmjene članka 5.

Amandman 176

**Prijedlog uredbe
Prilog V.a (novi)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

***PRILOG V.a: Primjenjuje se izračun
prilagođene mase goriva***

***Prvo, u ovom se Prilogu opisuje način na
koji se izračunava prilagođena masa
goriva s pomoću dodatne energije zbog
tehničkih karakteristika broda s oznakom
klase leda IA ili IA Super ili
ekvivalentnom oznakom klase leda 1 i
dodatne energije koju upotrebljava brod s***

¹ Za dodatne informacije o podudaranju između klase leda vidi Preporuku 25/7 HELCOM-a na <http://www.helcom.fi>.

oznakom klase leda IC, IB, IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda zbog plovidbe u uvjetima leda. Drugo, opisuje se način na koji se izračunavaju dodatne energije.

Prilagođena masa [M_{jA}]

Prilagođena masa goriva [M_{iA}] izračunava se na temelju dodatne energije koja se upotrebljava za plovidbu u uvjetima leda i dodatne energije koja se upotrebljava zbog tehničkih karakteristika broda s oznakom klase leda IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda. Društvo može odabrati kojem se gorivu i dodjeljuje dodatna energija. Odabranog gorivo i mora biti jedno od goriva koje je brod trošio tijekom razdoblja izyjećivanja. Količina energije koja odgovara potrošenoj masi goriva i može biti manja od količine dodatne energije.

Prilagođena masa goriva i [M_{iA}]
izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu $M_{i \text{ total}}$ označava ukupnu masu goriva i, $M_{i \text{ additional due to ice class}}$ masu goriva zbog dodatne potrošnje energije broda s oznakom klase leda IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda, a $M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$ masu goriva zbog dodatne potrošnje energije zbog plovidbe u uvjetima leda.

Masa goriva i koja predstavlja dodatnu potrošnju energije zbog tehničkih karakteristika broda s oznakom klase leda IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je $E_{\text{additional due to ice class}}$ dodatna

potrošnja energije zbog tehničkih karakteristika broda s oznakom klase leda IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda, a LCV_i donja ogrjevna vrijednost goriva i.

Slično tome, masa goriva zbog dodatne potrošnje energije zbog plovidbe u uvjetima leda izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je E_{additional due to ice class} dodatna potrošnja energije zbog plovidbe u uvjetima leda.

Dodatna energija zbog klase leda i zbog plovidbe u uvjetima leda

Dodatna potrošnja energije zbog tehničkih karakteristika broda s oznakom klase leda IA ili IA Super ili ekvivalentnom oznakom klase leda izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je E_{voyages, total} ukupna energija potrošena za sva putovanja, a E_{additional due to ice conditions} dodatna potrošnja energije zbog plovidbe u uvjetima leda.

Ukupna energija potrošena za sva putovanja izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je M_{i, voyages, total} masa goriva i potrošenog za sva putovanja obuhvaćena područjem primjene Uredbe, LCV_i donja ogrjevna vrijednost goriva i, a E_{elect., voyages, total} količina električne energije koja je isporučena brodu i potrošena za sva putovanja.

Masa goriva i M_{i, voyages, total} potrošena za

sva putovanja obuhvaćena područjem primjene Uredbe izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je $M_{i, \text{voyages between MS}}$ ukupna masa goriva potrošena tijekom svih putovanja između luka pod nadležnošću države članice, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ ukupna masa goriva potrošena tijekom svih putovanja iz luka pod nadležnošću države članice, a $M_{i, \text{voyages to MS}}$ ukupna masa goriva potrošena tijekom putovanja u luke pod nadležnošću države članice.

Potrošena količina električne energije isporučene brodu $E_{\text{elect., voyages total}}$ može se izračunati na isti način.

Dodatna potrošnja energije zbog plovidbe u uvjetima leda izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je $E_{\text{voyages, open water}}$ energija potrošena na putovanjima u otvorenim vodama, a $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ prilagođena energija potrošena u uvjetima leda.

Energija potrošena za putovanja koja uključuju samo plovidbu u otvorenim vodama izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ energija potrošena za plovidbu u uvjetima leda, koja se izračunava na sljedeći način:

$$\begin{aligned} E_{\text{voyages, ice conditions}} &= \\ \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i & + E_{\text{el}} \end{aligned} \quad (\text{Ax.9})$$

pri čemu je $M_{i, voyages, ice conditions}$ masa goriva i potrošena za plovidbu u uvjetima leda, a $E_{elect., voyages, total}$ količina električne energije isporučene brodu potrošene pri plovidbi u uvjetima leda.

Masa goriva i potrošena za plovidbu u uvjetima leda definira se na sljedeći način:

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

pri čemu je $M_{i, voyages between MS, ice cond.}$ ukupna masa goriva koju je potrošio brod s oznakom klase leda pri plovidbi u uvjetima leda između luka pod nadležnošću države članice, $M_{i, voyages from MS}$ ukupna masa goriva koju je potrošio brod s oznakom klase leda pri plovidbi u uvjetima leda tijekom svih putovanja iz luka pod nadležnošću države članice, a $M_{i, voyages to MS}$ ukupna masa goriva koju je potrošio brod s oznakom klase leda pri plovidbi u uvjetima leda tijekom putovanja u luke pod nadležnošću države članice. Potrošena količina električne energije isporučene brodu E_{ice} može se izračunati na isti način.

Prilagođena energija potrošena u uvjetima leda izračunava se na sljedeći način:

$$\begin{aligned} E_{voyages, ice conditions, adjusted} &= \\ D_{ice conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open water} & \end{aligned} \quad (Ax.11)$$

s pomoći udaljenosti prijeđene pri plovidbi u uvjetima leda $D_{ice conditions}$ i potrošnje energije po udaljenosti prijeđenoj u otvorenoj vodi $\left(\frac{E}{D}\right)_{open water}$.

Prijeđena udaljenost pri plovidbi u uvjetima leda $D_{ice conditions}$ izračunava se na sljedeći način:

$$D_{ice cond.} = D_{voyages between MS, ice cond.}$$

$$+0.5 \cdot \\ (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ i\\ ,} \\ (Ax.12)$$

pri čemu je $D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.}$ ukupna prijedena udaljenost pri plovidbi u uvjetima leda između luka pod nadležnošću države članice, $D_{voyages\ from\ MS}$ ukupna udaljenost pri plovidbi u uvjetima leda tijekom svih putovanja iz luka pod nadležnošću države članice, a $D_{voyages\ to\ MS}$ ukupna udaljenost pri plovidbi u uvjetima leda tijekom putovanja u luke pod nadležnošću države članice.

Ovo posljednje izračunava se na sljedeći način:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \\ \frac{E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}, \\ (Ax.13)$$

pri čemu je $E_{voyages,\ ice\ conditions}$ potrošnja energije pri plovidbi u uvjetima leda, a D_{total} ukupna udaljenost prijedena godišnje.

Ukupna udaljenost prijedena godišnje izračunava se na sljedeći način:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0.5 \cdot \\ (D_{voyages\ from\ MS} + D_{i,\ voyages\ to\ MS}), \\ (Ax.14)$$

pri čemu je $D_{voyages\ between\ MS}$ ukupna prijedena udaljenost između luka pod nadležnošću države članice, $D_{voyages\ from\ MS}$ ukupna prijedena udaljenost tijekom svih putovanja iz luka pod nadležnošću države članice, a $D_{voyages\ to\ MS}$ ukupna prijedena udaljenost tijekom putovanja u luke pod nadležnošću države članice.

**PRILOG: POPIS SUBJEKATA ILI OSOBA
OD KOJIH JE IZVJESTITELJ PRIMIO INFORMACIJE**

Sljedeći popis sastavljen je isključivo na dobrovoljnoj osnovi na isključivu odgovornost izvjestitelja. Izvjestitelj je primio informacije od sljedećih subjekata ili osoba u pripremi nacrta mišljenja, do njegova donošenja na odboru:

Subjekt i/ili osoba
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
FEPORT (FEPORT) 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

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Naslov	Uporaba obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjena Direktive 2009/16/EZ
Referentni dokumenti	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 13.9.2021
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	ITRE 13.9.2021
Pridruženi odbori - datum objave na plenarnoj sjednici	11.11.2021
Izvjestitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Rasmus Andresen 30.9.2021
Razmatranje u odboru	2.2.2022
Datum usvajanja	2.6.2022
Rezultat konačnog glasovanja	+: 59 -: 9 0: 6
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Bușoi, 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 Skyttdal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

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 Bușoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyradal, Maria Spyraiki, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Grootenhuis, 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 Picerno, 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

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani