



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2013/0224(COD)

22. 1. 2014

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

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

Navrhovatel: Brian Simpson

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Podle zprávy skupiny odborníků z Mezinárodní námořní organizace (IMO) z roku 2009 emise z mezinárodní lodní dopravy v posledních letech rychle rostou a odhaduje se, že nebudou-li regulovány, dosáhne jejich výše do roku 2020 1,475 milionu tun, tj. 6 % celosvětových emisí CO₂. V roce 2007 činil podíl lodní dopravy na celosvětových emisích CO₂ 2,7 %.

Na evropské úrovni se lodě, které připlouvají do přístavů EU-27 či z nich odplouvají, podílejí na celosvětových emisích CO₂ v oblasti lodní dopravy až 30 %¹. Evropská agentura pro životní prostředí rovněž uvádí, že lodní doprava v evropských vodách ve velké míře přispívá k emisím dusíku (10–20 %), SO₂ (10–25 %) a celosvětovým emisím PM_{2,5} (10–25 %), přičemž přibližně 70 % celosvětových emisí pochází ze vzdálenosti do 400 km od pobřeží. Epidemiologické studie ukázaly, že emise z lodní dopravy mají dopad na zdraví a každoročně si vyžádají přibližně 50 000 úmrtí pouze v důsledku znečištění ovzduší lodní dopravou².

Mezinárodní námořní organizace v roce 2011 zavedla „index energeticky účinného designu“ (EEDI) pro některé kategorie nových lodí a stanovila povinné používání plánu řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP) pro celé stávající loďstvo, což bylo prvním krokem ke snížení emisí CO₂ z lodní dopravy. Jak však Komise uznává, nebudou tato opatření dostatečná pro zvrácení trendu zvyšování emisí CO₂ v odvětví námořní dopravy a pro dosažení cíle stanoveného v bílé knize Komise z roku 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“ snížit do roku 2050 emise o 40 % (pokud možno 50 %) ve srovnání s úrovní roku 2005.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako věcně příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Bílá kniha Komise z roku 2011 „Plán

¹ Technická zpráva EHP č. 4/2013 – Dopad mezinárodní lodní dopravy na kvalitu ovzduší a změnu klimatu (The impact of international shipping on European air quality and climate forcing).

² Viz http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf

jednotného evropského dopravního prostoru“ vybízí ke snížení emisí z námořní dopravy do roku 2050 o 40 % (pokud možno 50 %) ve srovnání s úrovněmi roku 2005, a to zejména uplatňováním zásady „uživatel platí“ a zásady „znečišťovatel platí“.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1b) Usnesení Parlamentu na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (2011/2096(INI)) vybízí k „jednotnému snížení emisí CO₂ o 30 % a škodlivých látek v lodní dopravě na úrovni celé EU, k němuž přispějí dohody Mezinárodní námořní organizace (IMO) ohledně indexu energeticky účinného designu a plánu pro řízení energetické účinnosti lodí, a žádá, aby všechny cíle uvedené v tomto bodě byly pokládány za prioritní, a byly tudíž ročně přezkoumávány“.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(3) Podle údajů poskytnutých organizací IMO by uplatněním provozních opatření a využitím stávajících technologií bylo možné snížit specifickou spotřebu energie a emise CO₂ až o 75 %, přičemž značnou část uvedených opatření lze považovat za nákladově efektivní **(nebo dokonce za opatření, která odvětví přinesou čistý**

veškerých provozních či investičních nákladů.

zisk), jelikož snížené náklady na palivo zaručují návratnost veškerých provozních či investičních nákladů.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO₂ na základě spotřeby paliva u lodí, *což* představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.

Pozměňovací návrh

(4) Nejlepší možností, jak na úrovni Unie snížit emise oxidu uhličitého z námořní dopravy, zůstává **provedení tržního opatření, přičemž** zřízení systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO) emisí CO₂ na základě spotřeby paliva u lodí představuje první krok odstupňovaného přístupu vedoucího k začlenění emisí z námořní dopravy do závazku Unie ohledně snižování emisí skleníkových plynů.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

plynů a o dalších opatřeních k dosažení tohoto snižování při minimálních nákladech.

plynů a o dalších opatřeních k dosažení tohoto snižování při minimálních nákladech.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) Zavedením systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí bude podle předpokladů do roku 2030 dosaženo snížení emisí až o 2 % ve srovnání se scénářem, podle něž by žádná opatření přijata nebyla, a úhrnných čistých úspor nákladů ve výši až 1,2 miliardy EUR, neboť systém MVO by mohl přispět k odstranění překážek na trhu, zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí. Toto snížení nákladů na přepravu by mělo usnadnit mezinárodní obchod. Spolehlivý systém MVO je navíc základním předpokladem každého tržního opatření či normy účinnosti, **at' jsou uplatňovány na úrovni EU či celosvětově**. Rovněž poskytuje spolehlivé údaje, které umožňují stanovit přesné cíle snižování emisí a posoudit pokrok v úsilí námořní dopravy přispět k dosažení nízkouhlíkového hospodářství.

Pozměňovací návrh

(7) Zavedením systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí bude podle předpokladů do roku 2030 dosaženo snížení emisí až o 2 % ve srovnání se scénářem, podle něž by žádná opatření přijata nebyla, a úhrnných čistých úspor nákladů ve výši až 1,2 miliardy EUR, neboť systém MVO by mohl přispět k odstranění překážek na trhu, zejména těch, které souvisejí s nedostatkem informací o účinnosti lodí. Toto snížení nákladů na přepravu by mělo usnadnit mezinárodní obchod. Spolehlivý systém MVO je navíc základním předpokladem každého tržního opatření či normy účinnosti. ***Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy by byl celosvětově dohodnutý postup upřednostňovanou a nejúčinnější metodou snižování emisí z mezinárodní lodní dopravy.*** Rovněž poskytuje spolehlivé údaje, které umožňují stanovit přesné cíle snižování emisí a posoudit pokrok v úsilí námořní dopravy přispět k dosažení nízkouhlíkového hospodářství.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Pro účely monitorování by měly být za relevantní považovány všechny plavby v rámci Unie, všechny plavby z posledního přístavu mimo Unii do prvního přístavu určené v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určené mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise CO₂ v přístavech Unie, a to i na případy, kdy lodě kotví nebo se pohybují po přístavu, zejména proto, že jsou k dispozici zvláštní opatření ke snížení či eliminaci těchto emisí. Tato pravidla by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku.

Pozměňovací návrh

(8) Pro účely monitorování by měly být za relevantní považovány všechny plavby v rámci Unie, všechny plavby z posledního přístavu mimo Unii do prvního přístavu určené v Unii a všechny plavby z přístavu v Unii do příštího přístavu určené mimo Unii. Monitorování by se mělo vztahovat také na emise CO₂ v přístavech Unie, a to i na případy, kdy lodě kotví nebo se pohybují po přístavu, zejména proto, že jsou k dispozici zvláštní opatření ke snížení či eliminaci těchto emisí. Tato pravidla by měla být uplatňována nediskriminačně na všechny lodě bez ohledu na jejich vlajku, **a to poté, co se Komise ujistí, že třetí státy nevyjádřily žádnou výhradu.**

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Vzhledem k územní působnosti a s ní souvisejícímu monitorování emisí CO₂ mimo území členských států a vzhledem k zapojení společností sídlících po celém světě by Komise měla třetí státy o systému MVO včas a vhodným způsobem informovat, aby tak dosáhla co nejširšího mezinárodního přijetí.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11) Systém Unie pro MVO by **se měl také**

(11) Systém Unie pro MVO by **měl**

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

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

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(13) Aby se dále snížila administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, měla by se pravidla monitorování zaměřit na CO₂ **jakožto na** zdaleka nejvýznamnější skleníkový plyn produkovaný námořní dopravou, který se na celkových emisích skleníkových plynů z tohoto odvětví podílí až z 98 %.

Pozměňovací návrh

(13) Aby se dále snížila administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, měla by se pravidla monitorování zaměřit **v této fázi pouze** na CO₂, **neboť se jedná o** zdaleka nejvýznamnější skleníkový plyn produkovaný námořní dopravou, který se na celkových emisích skleníkových plynů z tohoto odvětví podílí až z 98 %.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(14) Pravidla by měla zohlednit stávající požadavky a údaje, které jsou již k dispozici na palubách plavidel; proto by mělo být vlastníků lodí umožněno, aby si zvolili jednu z těchto čtyř metod monitorování: využívání dodacích listů zásobníků, monitorování nádrží s lodním palivem, průtokoměry pro příslušné procesy spalování nebo přímé měření emisí. Plán monitorování emisí pro konkrétní loď by měl výběr metody dokumentovat a uvádět další informace o jejím uplatňování. **Komise by po dvou ukončených vykazovaných obdobích měla vydat doporučení k metodám kontroly týkající se přesnosti, důležitosti pro snižování emisí, dosažitelnosti a administrativní zátěže pro posádku.**

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(16) Systém Unie pro MVO by se v této fázi neměl vztahovat na jiné skleníkové plyny, látky s dopadem na klima ani látky znečišťující ovzduší, aby se zabránilo požadavku instalovat nedostatečně spolehlivé a komerčně nedostupné měřicí zařízení, což by mohlo provádění systému Unie pro MVO zdržet. ***Pokud budoucí technický pokrok umožní měření jiných látek důležitých z hlediska klimatu, aniž by to znamenalo značnou dodatečnou zátěž pro vlastníky lodí, měly by být tyto látky zahrnuty do systému MVO. Komise by měla Evropský parlament informovat o technickém vývoji každé dva roky.***

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí

(17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou tyto údaje relevantní pro vývoj, vypracovávání a šíření evropské statistiky v souladu s rozhodnutím Komise 2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o Eurostatu¹⁸.

Pozměňovací návrh

(17) Aby se minimalizovala administrativní zátěž vlastníků a provozovatelů lodí, mělo by být vykazování a zveřejňování informací prováděno ročně. Tím, že bude zveřejňování informací o emisích, spotřebě paliva a účinnosti omezeno na roční průměry a souhrnné údaje, by se měla vyřešit otázka důvěrnosti. ***Na druhou stranu je důležité poskytnout pronajímatelům a dalším průmyslovým subjektům údaje týkající se trasy s cílem zajistit odstranění tržních překážek a odměnění nejúčinnějších lodí.*** Údaje vykazované Komisi by měly být ve statistikách použity do té míry, v jaké jsou

tyto údaje relevantní pro vývoj,
vypracovávání a šíření evropské statistiky
v souladu s rozhodnutím Komise
2012/504/EU ze dne 17. září 2012 o
Eurostatu¹⁸.

18 Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

18 Úř. věst. L 251, 18.9.2012, s. 49.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí

(23) Mělo by být změněno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a podávání dalších informací na úrovni členských států a Unie vztahujících se ke změně klimatu²², aby stanovilo požadavky ohledně monitorování a vykazování emisí z námořní dopravy členskými státy podle tohoto nařízení.

²² Úř. věst. L 165, 18.6.2012, s. 13–40.

Pozměňovací návrh

(23) Mělo by být změněno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a podávání dalších informací na úrovni členských států a Unie vztahujících se ke změně klimatu²², aby stanovilo požadavky ohledně monitorování a vykazování emisí z námořní dopravy členskými státy podle tohoto nařízení, **a to pouze pokud jde o CO₂**.

²² Úř. věst. L 165, 18.6.2012, s. 13–40.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(24) Systém Unie pro MVO by měl sloužit jako vzor pro provedení systému MVO na celosvětové úrovni. Globální systém MVO je vhodnější, jelikož jej lze vzhledem k širší oblasti působnosti považovat za

Pozměňovací návrh

(24) Systém Unie pro MVO by měl sloužit jako vzor pro provedení systému MVO na celosvětové úrovni. Globální systém MVO je vhodnější, jelikož jej lze vzhledem k širší oblasti působnosti považovat za

účinnější. ***V této souvislosti by Komise měla pravidelně sdílet relevantní informace o provádění tohoto nařízení s organizací IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by organizaci IMO předkládat náležitá podání.*** Bude-li dosaženo dohody o globálním systému MVO, Komise by měla systém Unie pro MVO přezkoumat a uvést jej s tímto globálním systémem do souladu.

účinnější. Bude-li dosaženo dohody o globálním systému MVO, Komise bude muset systém Unie pro MVO přezkoumat a uvést jej s tímto globálním systémem do souladu.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí

(25) Aby se ***v co*** největším rozsahu využily nejlepší dostupné postupy a vědecké důkazy, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o přezkum určitých technických aspektů monitorování a vykazování emisí CO₂ z lodí a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravných prací vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

Pozměňovací návrh

(25) Aby se ***v co*** největším rozsahu využily nejlepší dostupné postupy a vědecké důkazy, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy, pokud jde o přezkum určitých technických aspektů monitorování a vykazování emisí z lodí, ***v této fázi pouze pokud jde o CO₂***, a o další upřesnění pravidel pro ověřování zpráv o emisích a akreditaci ověřovatelů. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravných prací vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí

(27) Cíle navrhovaného opatření, tedy monitorování, vykazování a ověřování emisí CO_2 z lodí jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu, který má tyto emise snížit, nelze vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy uspokojivě dosáhnout, budou-li členské státy jednat samostatně, a proto jej lze z důvodu rozsahu a účinků opatření lépe dosáhnout na úrovni Unie. Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

Pozměňovací návrh

(27) Cíle navrhovaného opatření, tedy monitorování, vykazování a ověřování emisí z lodí, **a to pouze pokud jde o CO_2** , jakožto prvního kroku odstupňovaného přístupu, který má tyto emise snížit, nelze vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy uspokojivě dosáhnout, budou-li členské státy jednat samostatně, a proto jej lze z důvodu rozsahu a účinků opatření lépe dosáhnout na úrovni Unie. Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(29) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost dne 1. července **2017**, aby se zaručilo, že členské státy a příslušné zúčastněné strany budou mít dostatek času na to, aby přijaly nezbytná opatření k účinnému uplatnění tohoto nařízení dříve, než dne 1. ledna **2022** začne první vykazované období,

Odůvodnění

Před přijetím opatření, která budou velmi náročná z hlediska administrativy, je dobré poskytnout čas pro vyřešení stávající hospodářské krize. Rovněž je vhodné poskytnout příštímu Evropskému parlamentu a příští Komisi čas na posouzení těchto textů a na jejich případnou změnu ještě před zahájením jejich použitelnosti.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení Článek 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí, **a to v této fázi pouze u oxidu uhličitého (CO₂), neboť se jedná o zdaleka nejvýznamnější skleníkový plyn vypouštěný v námořní dopravě,** pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, pohybují se mezi těmito přístavy nebo z nich odplouvají, aby se podpořilo nákladově efektivní snižování emisí CO₂ z námořní dopravy.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Čl. 2 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti přesahující **5 000** tun a emise, které vypouštějí při plavbách z posledního přístavu, ve kterém loď zastavila, do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu a z přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu do příštího přístavu určení, jakož i při plavbách mezi přístavy spadajícími do jurisdikce členského státu.

Pozměňovací návrh

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

Odůvodnění

Mezinárodní právo, zejména příloha VI úmluvy MARPOL, se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti 400 tun a více. Lodě o hrubé prostornosti 500 tun jsou kromě toho často osobní lodě, které působí například podél pobřeží a mezi ostrovy. Nařízení by se tudíž mělo vztahovat i na ně.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Čl. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Čl. 3 – písm. l a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

la) „ledovou třídou“ se rozumí označení, které lodi přidělí správní orgán nebo organizace uznávaná správním orgánem a které dokládá, že loď je určena k plavbě ve vodě s výskytem ledových ker.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení Čl. 4 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

2. Monitorování a vykazování je úplné a vztahuje se na emise **oxidu uhličitého (CO₂)** ze spalování paliv. Společnosti uplatňují vhodná opatření, aby během vykazovaného období zabránily vzniku nedostatku údajů.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Odivodnění

Vzhledem k závazku orgánů EU rozšířit do roku 2013 systém Společenství pro obchodování s emisemi skleníkových plynů na lodní průmysl je nepřijatelné stanovit harmonogram, který by neumožňoval přijetí krátkodobých opatření.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

vlastníka lodě;

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Čl. 6. – odst. 3 – písm. h – bod iii a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Společnosti používají standardizované **plány monitorování vycházející z šablon. Technická pravidla, která stanoví šablony** pro plány monitorování uvedené v odstavci 1, se určí prostřednictvím **prováděcích** aktů. Uvedené **prováděcí** akty přijme Komise postupem podle **čl. 25 odst. 2** tohoto nařízení.

4. Společnosti používají **při předkládání svých plánů monitorování** standardizované **šablony. Struktura a obsah** šablon pro plány monitorování uvedené v odstavci 1 se určí prostřednictvím aktů **v přenesené pravomoci. Šablony musí být co nejjednodušší a nesmí způsobovat zbytečnou administrativní zátěž.** Uvedené akty **v přenesené pravomoci** přijme Komise postupem podle **článku 24** tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Článek 8

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Od 1. ledna **2018** budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného

Od 1. ledna **2016** budou společnosti na základě plánu monitorování schváleného

v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

v souladu s čl. 13 odst. 1 monitorovat emise z každé lodě při každé plavbě, **nebo v případě liniové dopravy na krátké vzdálenosti jednou za měsíc**, a za daný rok, přičemž použijí vhodnou metodu z metod vymezených v části B přílohy I a výpočet emisí v souladu s částí A přílohy I.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení Čl. 9 – návětí

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Na základě plánu monitorování schváleného podle čl. 13 odst. 1 společnosti u každé lodě a každé plavby do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu nebo plavby z takového přístavu **nebo v případě liniové dopravy na krátké vzdálenosti jednou za měsíc** monitorují v souladu s částí A přílohy I a přílohy II tyto informace:

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení Čl. 9 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) vzniklý CO₂;

Pozměňovací návrh

c) **pouze** vzniklý CO₂;

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení Čl. 9 – písm. e

Znění navržené Komisí

e) *dobu strávenou na moři;*

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení
Čl. 9 – písm. f

Znění navržené Komisí

f) *přepravovaný náklad;*

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 35

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Odivodnění

Mimořádné a nebezpečné situace by neměly být brány v úvahu.

Pozměňovací návrh 36

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Odchylně od prvního odstavce se

povinnost monitorovat emise při každé plavbě nevztahuje na plavidla, která spadají výhradně do oblasti působnosti tohoto nařízení a která uskuteční během dne více plaveb.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) celkový vzniklý CO₂;

Pozměňovací návrh

b) **pouze** celkový vzniklý CO₂;

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. c

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení Čl. 10 – písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

PE519.757v03-00

20/29

AD\1017652CS.doc

Čl. 10 – písm. e

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 10 – písm. f

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 11. – odst. 3 – písm. a – bod iii a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

iii a) ledové třídy lodě,

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Zpráva o emisích uvedená v článku 11 se předkládá za využití automatizovaných systémů *a úplných formátů* pro výměnu údajů, *včetně* elektronických šablon.

Pozměňovací návrh

1. Zpráva o emisích uvedená v článku 11 se *v zájmu snížení administrativní zátěže pro společnosti* předkládá za využití automatizovaných systémů, *standardů* pro výměnu údajů *a* elektronických šablon.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. *Technická pravidla, jimiž se stanoví formáty* pro výměnu údajů *včetně* elektronických šablon uvedené v odstavci 1, se určí prostřednictvím *prováděcích* aktů. Uvedené *prováděcí* akty přijme Komise postupem podle *čl. 25 odst. 2* tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

2. *Podmínky pro předkládání údajů Komisi, včetně standardů pro* výměnu údajů *a formátů* elektronických šablon, uvedené v odstavci 1, se určí prostřednictvím aktů *v přenesené pravomoci*. Uvedené akty *v přenesené pravomoci* přijme Komise postupem podle *článku 24* tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Ověřovatel o vydání dokumentu o souladu neprodleně informuje Komisi a orgán státu vlajky a předá jim informace

Pozměňovací návrh

4. Ověřovatel o vydání dokumentu o souladu neprodleně informuje Komisi a orgán státu vlajky a předá jim informace

uvedené v odstavci 2, a to prostřednictvím automatizovaných systémů **a úplných formátů** pro výměnu údajů, **včetně** elektronických šablon, stanovených Komisí postupem podle tohoto nařízení.

uvedené v odstavci 2, a to prostřednictvím automatizovaných systémů, **standardů** pro výměnu údajů **a** elektronických šablon, stanovených Komisí postupem podle tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. **Technická pravidla, jimiž se stanoví formáty** pro výměnu údajů **včetně** elektronických šablon uvedené v odstavci 4, se určí prostřednictvím **prováděcích** aktů. Uvedené **prováděcí** akty přijme Komise postupem podle **čl. 25 odst. 2** tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

5. **Podmínky pro předkládání údajů Komisi, včetně standardů pro** výměnu údajů **a formátů** elektronických šablon, uvedené v odstavci 4, se určí prostřednictvím aktů **v přenesené pravomoci**. Uvedené akty **v přenesené pravomoci** přijme Komise postupem podle **článku 24** tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení Čl. 18 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

lodě);

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) roční emise CO₂;

Pozměňovací návrh

d) **pouze** roční emise CO₂;

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Komise pravidelně informuje organizaci IMO a další příslušné mezinárodní subjekty o provádění tohoto nařízení, **aby usnadnila vypracovávání mezinárodních pravidel pro** monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy **v rámci organizace IMO.**

Pozměňovací návrh

1. Komise pravidelně informuje organizaci IMO a další příslušné mezinárodní subjekty o provádění tohoto nařízení **s cílem uvést nařízení do souladu s pokrokem organizace IMO v oblasti** monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy.

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 3

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení Článek 23

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení Čl. 24 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

*Komise je v souladu s článkem 24 zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, které **pozměňují přílohu I s cílem přizpůsobit metody monitorování vědeckému a technickému pokroku a mezinárodně uznávaným standardům**, a zajistit tak spolehlivost, platnost a přesnost údajů o emisích.*

*Komise je v souladu s článkem 24 zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, které **pozměňují přílohu II s cílem konkretizovat a přizpůsobit monitorování metod informování relevantního z hlediska klimatu vědeckému a technickému pokroku a mezinárodně uznávaným standardům**, a zajistit tak spolehlivost, platnost a přesnost údajů o emisích.*

Pozměňovací návrh

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích **12a**, 15, 16 a 23 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne **[dd/mm/rrrr] [datum vstupu tohoto**

1. července 2015.

nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 24 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 23 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinnosti dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku **12a, 15, 16 a 23** kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinnosti dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 24 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 23 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato

Pozměňovací návrh

4. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku **12a, 15, 16 a 23** vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato

lhůta prodlouží o dva měsíce.

lhůta prodlouží o dva měsíce.

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Odivodnění

V zájmu přípravy uplatňování nařízení v roce 2015 je zapotřebí dostatečného času k přípravě příslušných ustanovení.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Příloha I – část B – bod 1 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

POSTUP

Název	Monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a změna nařízení (EU) č. 525/2013
Referenční údaje	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
Věcně příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	ENVI 4.7.2013
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	TRAN 4.7.2013
Navrhovatel(ka) Datum jmenování	Michael Cramer 11.9.2013
Projednání ve výboru	14.11.2013 20.1.2014
Datum přijetí	21.1.2014
Výsledek konečného hlasování	+ : 28 - : 11 0 : 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	Vittorio Prodi