Středa 19. října 2022

P9_TA(2022)0367

Udržitelná paliva v námořní dopravě (Iniciativa pro námořní paliva FuelEU) ***I

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 19. října 2022 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)) ([1])

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(2023/C 149/13)

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu EU podílí přibližně 75 % a na objemu vnitřního obchodu EU 31 %. ***Současně lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí CO_2 z dopravy v EU a 3–4 % celkových emisí CO_2 v EU.*** V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu. Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou rovné podmínky nezbytné. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném a harmonizovaném politickém rámci, kde mohou provozovatelé námořní dopravy, přístavy a další aktéři působit na základě rovných příležitostí. Dojde-li k narušení trhu, hrozí riziko znevýhodnění provozovatelů lodí nebo přístavů ve srovnání s konkurenty v odvětví námořní dopravy nebo v jiných odvětvích dopravy. To může mít potom za následek snížení konkurenceschopnosti tohoto odvětví a omezení propojení v námořní dopravě pro občany a podniky.	(1) Námořní doprava se na objemu zahraničního obchodu EU podílí přibližně 75 % a na objemu vnitřního obchodu EU 31 %. V přístavech členských států se ročně nalodí nebo vylodí 400 milionů cestujících, včetně asi 14 milionů na výletních lodích. Námořní doprava je proto zásadní součástí evropského dopravního systému a plní pro evropské hospodářství stěžejní úlohu. Trh námořní dopravy je vystaven silné konkurenci mezi hospodářskými subjekty v Unii i mimo ni, pro které jsou ***celosvětové*** rovné podmínky nezbytné. Stabilita a prosperita trhu námořní dopravy a hospodářských subjektů působících v tomto odvětví závisí na jasném a harmonizovaném politickém rámci, kde mohou provozovatelé námořní dopravy, přístavy a další aktéři působit na základě rovných příležitostí. Dojde-li k narušení trhu, hrozí riziko znevýhodnění provozovatelů lodí nebo přístavů ve srovnání s konkurenty v odvětví námořní dopravy nebo v jiných odvětvích dopravy. To může mít potom za následek snížení konkurenceschopnosti tohoto odvětví***, snížení počtu pracovních míst*** a omezení propojení v námořní dopravě pro občany a podniky.

([1]) Věc byla vrácena příslušnému výboru pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A9-0233/2022).

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(1a) Námořní odvětví zaměstnává 2 miliony Evropanů a přispívá k hospodářství 149 miliardami EUR. Za každý 1 milion EUR vytvořený v odvětví lodní dopravy vzniká jinde v hospodářství EU 1,8 milionu EUR. ([1a])
	([1a]) Zpráva Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství „The Economic Value of the EU Shipping Industry" (Ekonomická hodnota odvětví lodní dopravy EU), 2020.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(1b) Námořní doprava je nejekologičtějším druhem dopravy s výrazně nižšími emisemi skleníkových plynů na tunu přepravovaného zboží ve srovnání s jinými druhy dopravy ([1a]). Současně lodní doprava do přístavů nebo z přístavů v Evropském hospodářském prostoru představuje přibližně 11 % veškerých emisí CO_2 z dopravy v EU a 3–4 % celkových emisí CO_2 v EU. Očekává se, že v případě, že nebudou přijata další opatření, se emise CO_2 z námořní dopravy zvýší. Všechna hospodářská odvětví musí přispívat k rychlému snižování emisí skleníkových plynů směrem k nulovým čistým emisím skleníkových plynů nejpozději do roku 2050, jak je zakotveno v nařízení (EU) 2021/1119. Je proto nezbytné, aby Unie vytyčila ambiciózní plán pro rychlou ekologickou transformaci námořního odvětví, který by rovněž pomohl udržet a dále podporovat její celosvětové vedoucí postavení v oblasti ekologických technologií, služeb a řešení a dále podněcovat vytváření pracovních míst v souvisejících hodnotových řetězcích za současného udržení konkurenceschopnosti.
	([1a]) Studie Evropské agentury pro životní prostředí, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Aby Komise posílila závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody a stanovila kroky, které je třeba učinit k dosažení klimatické neutrality do roku 2050, a aby z politického závazku učinila právní závazek, přijala (pozměněný) návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima) ([19]), jakož i sdělení „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030*“* ([20]). To také integruje cíl snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. ***Ke stimulaci*** využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, a to i v odvětví námořní dopravy, jsou zapotřebí různé doplňkové politické nástroje. ***K nezbytnému vývoji*** a zavádění technologií musí ***dojít*** do roku 2030, abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny.	(2) Aby Komise posílila závazek Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody a stanovila kroky, které je třeba učinit k dosažení klimatické neutrality ***nejpozději*** do roku 2050, a aby z politického závazku učinila právní závazek, přijala (pozměněný) návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima) ([19]), jakož i sdělení „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030*“* ([20]). To také integruje cíl snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. ***K podpoře a urychlení rozsáhlé výroby a*** využívání udržitelně vyráběných obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, a to i v odvětví námořní dopravy, jsou zapotřebí různé doplňkové politické nástroje ***a současně dodržování zásady technické neutrality. Nezbytný vývoj*** a zavádění technologií ***je třeba podpořit co nejdříve a*** musí ***být zahájeny*** do roku 2030, abychom byli připraveni na mnohem rychlejší změny. ***Je také nezbytné podporovat inovace a výzkum v oblasti vznikajících a budoucích inovací, jako jsou nová alternativní paliva, ekologický design, materiály na biologické bázi, větrný pohon a pohon s pomocí větru.***

([19]) COM(2020)0563.
([20]) COM(2020)0562.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2a) LNG bude pravděpodobně hrát v námořní dopravě přechodnou roli a umožní postupný přechod k alternativám s nulovými emisemi, zejména tam, kde v současné době není k dispozici ekonomicky životaschopná technologie pohonu s nulovými emisemi. Sdělení ke Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu poukazuje na to, že námořní lodě s nulovými emisemi budou připraveny k uvedení na trh do roku 2030. Přeměna flotily by měla z důvodu dlouhé životnosti lodí probíhat postupně. Paliva využívaná v dopravě, jako je LNG, je stále více třeba dekarbonizovat například mísením se zkapalněným biomethanem (bio-LNG) nebo obnovitelnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynnými e-palivy (e-plyn).

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) V souvislosti s přechodem na obnovitelná a nízkouhlíková paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy EU, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů provozovatelů lodí. Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy Unie mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva. To může vést k úniku uhlíku a škodlivým účinkům na konkurenceschopnost tohoto odvětví, pokud dostupnost obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořních přístavech spadajících do jurisdikce členského státu není doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny provozovatele lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvají z nich. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných nízkouhlíkových paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU.	(3) V souvislosti s přechodem na obnovitelná a nízkouhlíková paliva a náhradní zdroje energie je zásadní zajistit řádné fungování a spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu námořní dopravy EU, pokud jde o námořní paliva, která představují značný podíl nákladů provozovatelů lodí – ***typicky mezi 35 % a 53 % sazby za lodní přepravu zboží. Politická opatření proto musí být nákladově efektivní a jejich cílem musí být dosáhnout co největší dekarbonizace při co nejnižších nákladech***. Rozdíly v požadavcích na palivo mezi členskými státy Unie mohou významně ovlivnit hospodářskou výkonnost provozovatelů lodí a mít negativní dopady na hospodářskou soutěž na trhu. Vzhledem k mezinárodní povaze lodní dopravy mohou provozovatelé lodí snadno tankovat ve třetích zemích a přepravovat velké množství paliva***, což by mohlo rovněž přispět k riziku ztráty konkurenceschopnosti přístavů Unie vůči přístavům mimo Unii***. To může vést k úniku uhlíku a ***přelévání obchodních aktivit a*** škodlivým účinkům na konkurenceschopnost tohoto odvětví, pokud dostupnost obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořních přístavech spadajících do jurisdikce členského státu není doprovázena požadavky na jejich použití vztahujícími se na všechny provozovatele lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členských států a vyplouvají z nich. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která zajistí, aby pronikání obnovitelných ***a*** nízkouhlíkových paliv na trh s námořními palivy probíhalo za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy EU ***a aby provozovatelům námořní dopravy zůstaly nižší náklady na snížení emisí. Dostupnost této možnosti má zásadní význam pro zajištění konkurenceschopnosti evropských odvětví lodní dopravy a relevantnosti logistických tras spojujících evropské přístavy s celosvětovým obchodem.***

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3a) Námořní odvětví se vyznačuje velkou mezinárodní konkurencí. Velké rozdíly v regulační zátěži mezi státy vlajky prohloubily nežádoucí praktiky, jako je výměna vlajky plavidel. Ze samotné podstaty vyplývající globální povaha tohoto odvětví zdůrazňuje význam neutrálního přístupu z hlediska vlajky a příznivého regulačního prostředí, které je předpokladem pro přilákání nových investic a zachování konkurenceschopnosti evropských přístavů a majitelů a provozovatelů lodí.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Aby byl zajištěn účinek na všechny činnosti odvětví námořní dopravy, je vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na část plaveb mezi přístavem pod jurisdikcí členského státu a přístavem spadajícím do jurisdikce třetí země. Toto nařízení by se tedy mělo vztahovat na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu, na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu a na energii použitou u nábřeží v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. Takové pokrytí podílu energie spotřebované lodí při příchozích i odchozích plavbách mezi Unií a třetími zeměmi zajišťuje účinnost tohoto nařízení, a to i zvýšením pozitivního dopadu takového rámce na životní prostředí. Tento rámec ***současně omezuje*** riziko úhybných zastávek v přístavu a riziko přemístění překládkových činností mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy, rovné podmínky pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měla by pro všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech platit jednotná pravidla obsažená v tomto nařízení.	(4) Aby byl zajištěn účinek na všechny činnosti odvětví námořní dopravy, je vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na část plaveb mezi přístavem pod jurisdikcí členského státu a přístavem spadajícím do jurisdikce třetí země. Toto nařízení by se tedy mělo vztahovat na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu mimo jurisdikci členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu, na polovinu energie spotřebované lodí při plavbách z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu mimo jurisdikci členského státu, na veškerou energii spotřebovanou lodí při plavbě z přístavu pod jurisdikcí členského státu do přístavu pod jurisdikcí členského státu a na energii použitou u nábřeží v přístavu spadajícím do jurisdikce členského státu. Takové pokrytí podílu energie spotřebované lodí při příchozích i odchozích plavbách mezi Unií a třetími zeměmi zajišťuje účinnost tohoto nařízení, a to i zvýšením pozitivního dopadu takového rámce na životní prostředí. Tento rámec ***by měl omezit*** riziko úhybných zastávek v přístavu a riziko přemístění překládkových činností mimo Unii. Aby byl zajištěn hladký provoz námořní dopravy, rovné podmínky pro provozovatele námořní dopravy a mezi přístavy a aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu, měla by pro všechny plavby do přístavů nebo z přístavů spadajících do jurisdikce členských států, jakož i pobyt lodí v těchto přístavech platit jednotná pravidla obsažená v tomto nařízení. ***Komise by měla zavést systém sledování, který by konkrétně vyhodnocoval úniky uhlíku a přelévání obchodních aktiv, jakož i možné praktiky vyhýbání se povinnostem, a vypracovat seznam potenciálních hospodářských činností, které nespadají pod významné činnosti prováděné při zastávkách v přístavech v sousedství EU. V případě, že budou hlášeny významné úniky uhlíku a přelévání obchodních aktiv, jakož i praktiky vyhýbání se povinnostem, by Komise měla navrhnout opatření k řešení těchto problémů.***

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) Vzhledem k tomu, že toto nařízení přinese dotčenému odvětví dodatečné náklady na dodržování předpisů, je třeba přijmout kompenzační opatření s cílem zabránit zvyšování celkové úrovně regulační zátěže. Komise by proto měla před uplatněním tohoto nařízení předložit návrhy na kompenzaci regulační zátěže zavedené tímto nařízením prostřednictvím změny nebo zrušení ustanovení jiných právních předpisů Unie, které v námořním odvětví způsobují regulační zátěž.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4b) Za účelem zajištění potřebné míry právní a investiční jistoty by toto nařízení mělo být úzce sladěno s nařízením XXXX-XXX (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva), směrnicí 2003/87/ES (EU ETS), směrnicí XXXX-XXX (směrnice o obnovitelných zdrojích energie) a směrnicí 2003/96/ES (směrnice o zdanění energie) a být s nimi v souladu. Výsledkem tohoto sladění by měl být soudržný legislativní rámec pro odvětví námořní dopravy, který přispěje k výraznému zvýšení výroby udržitelných alternativních paliv, zajistí zavedení potřebné infrastruktury a bude motivovat k používání těchto paliv na stále rostoucím podílu plavidel. S cílem zajistit celkový soulad s cíli Unie v oblasti klimatu, konkurenceschopnosti a „udržitelného hospodářského růstu" by měly být komplexně a průběžně vyhodnocovány zastřešující, kombinované a kumulativní dopady těchto legislativních aktů na klima a hospodářství.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4c) Povinnost přístavů poskytovat dodávky elektřiny z pevniny by měla být doplněna odpovídající povinností lodí připojit se k této dobíjecí infrastruktuře, která má poskytovat tuto dodávku energie v kotvištích, s cílem zajistit účinnost této infrastruktury a zabránit uviznutí aktiv. Kromě toho je třeba usilovat o snížení nákladů spojených s nabíjením na pevnině trvalým osvobozením elektřiny dodávané plavidlům v přístavu od daně prostřednictvím změn směrnice XXXX-XXXX (směrnice o zdanění energie).

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5a) Vzhledem ke zvýšeným nákladům na námořní dopravu pro plavidla, která nesplňují požadavky tohoto nařízení, by se mělo řešit riziko vyhýbání se a obcházení ustanovení tohoto nařízení, zejména pokud jde o segment plavidel kontejnerové dopravy. Zastávky v přístavech v blízkosti Unie s cílem omezit náklady na dodržování tohoto nařízení by nejen snížily očekávané přínosy pro životní prostředí a významně oslabily cíle sledované tímto nařízením, ale mohly by vést k dodatečným emisím v důsledku větší realizované vzdálenosti způsobené obcházením tohoto nařízení. Proto je vhodné vyloučit z koncepce přístavu určení některé zastávky v přístavech mimo Unii. Toto vyloučení by mělo být zaměřeno na přístavy v blízkosti Unie, kde je riziko obcházení tohoto nařízení největší. Omezení na 300 námořních mil představuje přiměřenou reakci na toto riziko, která vyvažuje dodatečnou zátěž a riziko obcházení tohoto nařízení. Kromě toho by se vyloučení z koncepce přístavu určení mělo zaměřit pouze na kontejnerové lodě a přístavy, jejichž hlavní činností je překládka kontejnerů. U těchto přeprav spočívá riziko vyhýbání se daňovým povinnostem rovněž v přesunu přístavních uzlů do přístavů mimo Unii, což by dopady obcházení dále zhoršilo. Z tohoto důvodu a při neexistenci povinného systému IMO pro používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv při mezinárodních plavbách na globální úrovni s podobnou úrovní ambicí, jako mají požadavky stanovené v tomto nařízení, by se zastávky kontejnerových lodí v sousedním kontejnerovém překládkovém přístavu neměly považovat za zastávky v přístavech určení ve smyslu tohoto nařízení. Aby bylo zajištěno, že opatření je přiměřené sledovaným cílům a vede k rovnému zacházení, měla by být zohledněna opatření ve třetích zemích, která mají účinek rovnocenný tomuto nařízení.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5b) S cílem zohlednit zvláštní situaci ostrovních regionů, jak je zdůrazněno v článku 174 Smlouvy, a potřebu zachovat propojení mezi ostrovy a okrajovými regiony s ústředními regiony Unie by měly být povoleny dočasné výjimky pro plavby uskutečňované jinými osobními loděmi než výletními osobními loděmi mezi přístavem určení spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem určení spadajícím do jurisdikce téhož členského státu, který se nachází na ostrově s méně než 100 000 trvalými obyvateli.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5c) S ohledem na zvláštní charakteristiky nejvzdálenějších regionů Unie, zejména jejich odlehlost a ostrovní charakter, a na omezení, kterým jsou vystaveny, je třeba věnovat zvláštní pozornost zachování jejich dostupnosti a možnosti účinného spojení s nimi prostřednictvím námořní dopravy. Do oblasti působnosti tohoto nařízení by proto měla být zahrnuta pouze polovina energie spotřebované při plavbách z přístavu určení nebo do přístavu určení nacházejícího se v nejvzdálenějším regionu. Ze stejného důvodu by měly být povoleny dočasné výjimky pro plavbu mezi přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a jiným přístavem určení nacházejícím se v nejvzdálenějším regionu a pro energii spotřebovanou během jejich zastávky v přístavu v příslušných nejvzdálenějších regionech.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5d) Aby byly zajištěny rovné podmínky pro lodě, včetně těch, které byly postaveny za účelem provozu ve vodách pokrytých ledem, na jejich cestě do přístavů členských států, z nich nebo mezi nimi, měly by být při výpočtu snížení emisí skleníkových plynů na základě jednotlivých plavidel, jakož i v údajích monitorovaných a vykazovaných na základě nařízení (EU) 2015/757, zohledněny konkrétní informace týkající se třídy ledoborce a jeho plavby v ledu.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Osobou nebo organizací odpovědnou za soulad s tímto nařízením by měla být lodní společnost definovaná jako vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je správce nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz a po převzetí takové odpovědnosti souhlasil s převzetím všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění. Tato definice vychází z definice „společnosti“ v čl. 3 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ([21]) a je v souladu s globálním systémem sběru dat zavedeným v roce 2016 Mezinárodní námořní organizací (IMO). V souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ by lodní společnost mohla na základě smluvního ujednání vyvodit odpovědnost za náklady na dodržování předpisů podle tohoto nařízení u subjektu, který je přímo odpovědný za rozhodnutí ovlivňující intenzitu skleníkových plynů z energie používané lodí. Zpravidla by se jednalo o subjekt, který je zodpovědný za výběr paliva, trasy a rychlosti lodi.	*(Netýká se českého znění.)*

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Aby se omezila administrativní zátěž, zejména zátěž menších provozovatelů, nemělo by se toto nařízení vztahovat na dřevěné lodě jednoduché konstrukce a ***lodě bez mechanického pohonu a*** zaměřit se na lodě s hrubou prostorností nad 5 000. Přestože tyto posledně jmenované lodě představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení (EU) 2015/757, jsou zodpovědné za 90 % emisí oxidu uhličitého (CO_2) z námořního odvětví.	(7) Aby se omezila administrativní zátěž, zejména zátěž menších provozovatelů, nemělo by se toto nařízení vztahovat na dřevěné lodě jednoduché konstrukce a zaměřit se na lodě s hrubou prostorností nad 5 000. Přestože tyto posledně jmenované lodě představují pouze přibližně 55 % všech lodí připlouvajících do přístavů podle nařízení (EU) 2015/757, jsou zodpovědné za 90 % emisí oxidu uhličitého (CO_2) z námořního odvětví.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(7a) S cílem zajistit trvalou účinnost tohoto nařízení by Komise měla sledovat jeho fungování a provádět posouzení dopadů s ohledem na prahovou hodnotu hrubé prostornosti a typy lodí, na které se toto nařízení vztahuje. Komise by měla zejména rozhodnout, zda existují závažné důvody pro zahrnutí menších lodí a dalších typů lodí do oblasti působnosti tohoto nařízení. Komise by měla zohlednit zejména takové aspekty, jako je dostupnost příslušných údajů, potenciální snížení emisí skleníkových plynů a účinnost rozšíření oblasti působnosti z hlediska dopadu na klima, rozsah administrativní zátěže a její finanční a sociální důsledky.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku nebo cíle týkající se uhlíkové náročnosti činností podporují zlepšení energetické účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém horizontu přinesly významný posun směrem k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina.	(9) Přestože nástroje jako stanovení cen uhlíku nebo cíle týkající se uhlíkové náročnosti činností podporují zlepšení energetické účinnosti, nejsou vhodné k tomu, aby v krátkodobém a střednědobém horizontu přinesly významný posun směrem k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům. Je proto nezbytný zvláštní regulační přístup pro zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv a náhradních zdrojů energie, jako je vítr nebo elektřina. ***Tento přístup by měl být prováděn cíleně, technologicky neutrálně a nákladově efektivně.***

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech by měly být cílené a respektovat zásadu technologické neutrality. ***Měly*** by proto být stanoveny meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, aniž by bylo předepisováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie.	(10) Politické zásahy ke stimulaci poptávky po obnovitelných a nízkouhlíkových námořních palivech by měly být cílené a respektovat zásadu technologické neutrality. ***V souladu s cílem Pařížské dohody*** by proto ***měly*** být stanoveny ***ambiciózní*** meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí, aniž by bylo předepisováno použití jakéhokoli konkrétního paliva nebo technologie.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Měl by být zřízen zvláštní fond na podporu oceánů, který by směřoval příjmy získané z dražeb námořních povolenek v rámci ETS zpět do námořního odvětví. Finanční prostředky poskytnuté v rámci fondu na podporu oceánů by měly být použity na podporu projektů a investic souvisejících se zvyšováním energetické účinnosti lodí a přístavů, s inovativními technologiemi a infrastrukturou pro dekarbonizaci námořní dopravy, s výrobou a zaváděním udržitelných alternativních paliv a s vývojem technologií pohonu s nulovými emisemi.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11a) S cílem podpořit včasný rozvoj trhu a zavádění nejudržitelnějších a nejinovativnějších palivových technologií s růstovým potenciálem pro uspokojení budoucích potřeb je třeba zavést zvláštní pobídku pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Tato skupina paliv má vysoký potenciál pro zavedení obnovitelné energie do směsi lodních paliv. Vzhledem k výrazně vyšším výrobním nákladům na paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu v krátkodobém a střednědobém horizontu je důležité zajistit takovou míru poptávky, která podpoří investice do této skupiny paliv. Toto nařízení zavádí kombinaci opatření, která mají zajistit podporu zavádění udržitelných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Patří mezi ně a) multiplikátor koeficient do roku 2035, který má odměnit společnosti, které se rozhodnou pro tato paliva navzdory jejich relativně vysoké ceně, a b) od roku 2030 pevně stanovený minimální podíl paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu v energetickém mixu paliv. Pro usnadnění dodržování minimálního podílu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu by se měla použít opatření flexibility podle článků 17 a 18 tohoto nařízení. Společnosti mohou prostřednictvím smluvních ujednání činit dodavatele paliv odpovědnými za náklady na dodržování tohoto nařízení, pokud paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu nebyla dodána v souladu s dohodnutými podmínkami.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. Jasný a stabilní dlouhodobý regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový rámec by měl definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí do roku 2050. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv.	(14) Dlouhé lhůty spojené s vývojem a zaváděním nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu ***a rovněž dlouhá průměrná životnost lodí trvající zpravidla od 25 do 30 let*** vyžadují rychlou akci a vytvoření jasného a předvídatelného dlouhodobého regulačního rámce usnadňujícího plánování a investice všech zúčastněných stran. Jasný a stabilní dlouhodobý regulační rámec usnadní vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní dopravu a podpoří investice zúčastněných stran. Takový rámec by měl definovat meze pro intenzitu skleníkových plynů z energie používané na palubě lodí ***jak během plavby, tak v kotvišti*** do roku 2050. Tyto meze by se postupem času měly stát ambicióznějšími, aby odrážely očekávaný vývoj technologií a zvýšenou výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových námořních paliv. ***V zájmu zajištění právní jistoty a poskytnutí dostatečného času odvětví na plánování a přípravu dlouhodobého období, jakož i zabránění riziku uvíznutí aktiv by měly být případné budoucí návrhy na změnu tohoto nařízení omezeny co do oblasti působnosti a měly by se vyhnout významným změnám požadavků.***

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory těchto paliv. Do metodiky by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako je ***vítr*** nebo elektřina.	(15) Toto nařízení by mělo stanovit metodiku a vzorec pro výpočet roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi. Uvedený vzorec by měl vycházet ze spotřeby paliva vykázané loděmi a zohledňovat příslušné emisní faktory těchto paliv. Do metodiky by se mělo promítnout i používání náhradních zdrojů energie, jako je ***větrná nebo solární energie vyráběná na palubě*** nebo elektřina ***poskytnutá v kotvišti***.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) V zájmu ucelenějšího přehledu o vlivu různých energetických zdrojů na životní prostředí by měla být účinnost paliv z hlediska skleníkových plynů hodnocena na základě přístupu „well-to-wake“ (od zdroje po konečnou spotřebu), jenž zohledňuje dopady výroby, přepravy, distribuce a používání energie na palubě. To má stimulovat technologie a způsoby výroby, které mají nižší stopu skleníkových plynů a poskytují skutečné výhody ve srovnání se stávajícími konvenčními palivy.	(16) V zájmu ucelenějšího přehledu o vlivu různých energetických zdrojů na životní prostředí by měla být účinnost paliv z hlediska skleníkových plynů hodnocena na základě přístupu „well-to-wake“ (od zdroje po konečnou spotřebu), jenž zohledňuje dopady výroby, přepravy, distribuce a používání energie na palubě ***a započítává uhlíkovou stopu v různých fázích životního cyklu paliva***. To má stimulovat technologie a způsoby výroby, které mají nižší stopu skleníkových plynů a poskytují skutečné výhody ve srovnání se stávajícími konvenčními palivy.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 17

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(21) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou. Vzhledem k ***rostoucímu podílu*** obnovitelných zdrojů v skladbě elektřiny v EU představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je k dispozici lodím u nábřeží. Zatímco směrnice 2014/94/EU (směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva – AFID) zahrnuje pouze ustanovení o přípojných bodech pro dodávky elektřiny z pevniny, poptávka po této technologii a v důsledku toho i její nasazení zůstávají omezené. ***Proto by*** měla být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny nejvíce znečišťujícími loděmi.	(21) Využívání dodávky elektřiny z pevniny snižuje znečištění ovzduší způsobované loděmi ***u nábřeží*** a také snižuje množství emisí skleníkových plynů generovaných námořní dopravou ***u nábřeží***. Vzhledem k ***rostoucím podílům*** obnovitelných zdrojů ***a nefosilních zdrojů energie*** v skladbě elektřiny v EU představují dodávky elektřiny z pevniny stále čistší zdroj energie, který je k dispozici lodím u nábřeží. Zatímco směrnice 2014/94/EU (směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva – AFID) zahrnuje pouze ustanovení o přípojných bodech pro dodávky elektřiny z pevniny, poptávka po této technologii a v důsledku toho i její nasazení zůstávají omezené. ***Aby se zajistilo, že se sníží znečištění ovzduší u nábřeží a že infrastruktura dodávek elektřiny z pevniny bude ekonomicky životaschopná a bude přinášet návratnost investic,*** měla ***by*** být stanovena zvláštní pravidla, která by nařizovala využívání dodávek elektřiny z pevniny nejvíce znečišťujícími loděmi ***v případech, kdy by to účinně snížilo emise za přiměřených nákladů***.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(22) Kromě dodávek elektřiny z pevniny mohou v přístavech ekvivalentní výhody pro životní prostředí být schopny nabídnout i jiné technologie. Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny, měla by být loď od využívání dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.	(22) Kromě dodávek elektřiny z pevniny mohou v přístavech ekvivalentní výhody pro životní prostředí být schopny nabídnout i jiné technologie ***s nulovými emisemi***. Pokud se prokáže, že použití alternativní technologie je rovnocenné využití dodávek elektřiny z pevniny ***z hlediska snížení znečištění ovzduší a emisí skleníkových plynů***, měla by být loď od využívání dodávek elektřiny z pevniny osvobozena.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(23) Výjimky z využívání dodávek elektřiny z pevniny by měly být stanoveny také z řady objektivních důvodů, ověřených řídícím orgánem přístavu určení ***a omezených*** na neplánované zastávky v přístavu z důvodu bezpečnosti nebo záchrany života na moři, krátkodobá zdržení lodí u nábřeží po méně než dvě hodiny, neboť to je minimální doba potřebná pro připojení, a na použití palubní výroby energie v nouzových situacích.	(23) Výjimky z využívání dodávek elektřiny z pevniny by měly být stanoveny také z řady objektivních důvodů, ověřených řídícím orgánem přístavu určení***, provozovatelem terminálu nebo příslušným orgánem v závislosti na modelu správy přístavů v různých členských státech. Tyto výjimky by měly být omezeny*** na neplánované zastávky v přístavu z důvodu bezpečnosti nebo záchrany života na moři, krátkodobá zdržení lodí u nábřeží po méně než dvě hodiny, neboť to je minimální doba potřebná pro připojení, a na použití palubní výroby energie v nouzových situacích. ***Pokud není možné dodávat dostatečnou energii z pevniny z důvodu nedostatečné kapacity místní sítě připojené k přístavu, nemělo by to být považováno za nesplnění požadavků tohoto nařízení ze strany přístavu ani majitele či provozovatele lodi, pokud správce sítě ověřovatelům řádně potvrdí nedostatečnou kapacitu místní sítě.***

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Výjimky v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měly být omezeny poté, co provozovatelé lodí a přístavů měli dostatek času na provedení nezbytných investic, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. Od roku 2035 by provozovatelé lodí měli pečlivě plánovat zastávky v ***přístavu***, aby se ujistili, že budou moci vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů u nábřeží a ohrožování životního prostředí v pobřežních oblastech a přístavních městech. Omezený počet výjimek v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měl být zachován, aby byla zajištěna možnost příležitostných změn plánů zastávek v přístavu a zastávek v přístavu s nekompatibilním zařízením na poslední chvíli.	(24) Výjimky v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měly být omezeny poté, co provozovatelé lodí a přístavů měli dostatek času na provedení nezbytných investic, aby byly poskytnuty nezbytné pobídky pro tyto investice a zabránilo se nekalé soutěži. ***S cílem zajistit plnou interoperabilitu by měly přístavy vybavit svá nábřeží a majitelé lodí svá plavidla energetickými zařízeními, která odpovídají platným normám.*** Od roku 2035 by provozovatelé lodí měli pečlivě plánovat zastávky v ***přístavech TEN-T, na něž se vztahuje nařízení XXXX-XXX (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva)***, aby se ujistili, že budou moci vykonávat své činnosti bez vypouštění látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů u nábřeží a ohrožování životního prostředí v pobřežních oblastech a přístavních městech. Omezený počet výjimek v případě nedostupnosti nebo nekompatibility dodávek elektřiny z pevniny by měl být zachován, aby byla zajištěna možnost příležitostných změn plánů zastávek v přístavu a zastávek v přístavu s nekompatibilním zařízením na poslední chvíli. ***Za účelem zmírnění rizika uvízlých aktiv, neslučitelnosti infrastruktury pro dodávky elektřiny z pevniny na palubě a u nábřeží, jakož i nerovnováhy v poptávce a nabídce alternativních paliv by měla být pořádána častá konzultační setkání mezi příslušnými zúčastněnými stranami s cílem projednat a přijmout rozhodnutí o požadavcích a budoucích plánech.***

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24a) Cíle pro poskytování dodávek elektřiny z pevniny stanovené v nařízení XXXX-XXX (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva) zohledňují typy obsluhovaných plavidel a příslušné objemy dopravy v námořních přístavech. Požadavek, aby se lodě připojovaly k dodávkám elektřiny z pevniny u nábřeží, by se neměl vztahovat na plavidla, která vplouvají do přístavů mimo rozsah působnosti požadavku dodávek elektřiny z pevniny stanoveného tímto nařízením, ledaže přístav nainstaloval a má u navštíveného nábřeží k dispozici dodávky elektřiny z pevniny. Pokud loď vpluje do přístavu, který není přístavem sítě TEN-T a v němž je k dispozici dodávka elektřiny z pevniny, měla by se tato loď během pobytu u nábřeží připojit k dodávkám elektřiny z pevniny.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24b) I když jsou dodávky elektřiny z pevniny důležitým nástrojem ke snížení místních emisí látek znečišťujících ovzduší, jejich potenciál ke snížení emisí skleníkových plynů závisí zcela na skladbě zdrojů energie, která je dodávána kabely. Aby bylo možné plně využít potenciálu dodávek elektřiny z pevniny v oblasti klimatu a životního prostředí, měly by členské státy zvýšit kapacitu a propojení elektrických sítí a i nadále snižovat intenzitu emisí skleníkových plynů ze své skladby zdrojů energie, aby mohly přístavům poskytovat cenově dostupnou, plánovatelnou elektřinu nevyrobenou z fosilních paliv.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24c) Při provádění tohoto nařízení by měly být náležitě zohledněny různé modely správy přístavů v celé Unii, zejména pokud jde o odpovědnost za vydávání osvědčení, které plavidlo osvobozuje od povinnosti připojit se k dodávkám elektřiny z pevniny.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24d) Koordinace mezi přístavy a provozovateli lodí má zásadní význam pro zajištění plynulých postupů připojení k energii z pevniny v přístavech. Provozovatelé lodí by měli informovat přístavy, do nichž připlouvají, o svých záměrech připojit se k energii z pevniny a o množství energie potřebné během dané zastávky, zejména pokud překračuje odhadované potřeby pro tuto kategorii lodí.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 25

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie používané na palubě plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě ***nebo přítomnosti*** technologií podporovaných větrem, s cílem prokázat dodržování meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a proces ověřování ověřovateli, měly by společnosti podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757 dokumentovat předpokládanou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v monitorovacím plánu. Monitorovací plán a případně jeho následné úpravy by měly být předloženy ověřovateli.	(26) Společnosti by měly být odpovědné za monitorování a vykazování množství a druhu energie používané na palubě plujícími plavidly a plavidly u nábřeží, jakož i dalších relevantních informací, jako jsou informace o typu motoru na palubě ***a technické specifikaci*** technologií podporovaných větrem ***nebo jakémkoliv jiném alternativním zdroji energie přítomném na palubě***, s cílem prokázat dodržování meze intenzity skleníkových plynů z energie používané na palubě lodi stanovené tímto nařízením. Aby se usnadnilo plnění těchto povinností v oblasti monitorování a vykazování a proces ověřování ověřovateli, měly by společnosti podobně jako v případě nařízení (EU) 2015/757 dokumentovat předpokládanou metodu monitorování a poskytnout další podrobnosti o uplatňování pravidel tohoto nařízení v monitorovacím plánu. Monitorovací plán a případně jeho následné úpravy by měly být předloženy ověřovateli.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(27) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, u nichž se očekává, že budou používána v námořním odvětví, má zásadní význam certifikace paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku měla vycházet z pravidel stanovených směrnicí (EU) 2018/2001. Tento přístup certifikace by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenou směrnicí nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou být hodnoty certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001 (pro hodnoty „well-to-tank“) nebo pomocí ***laboratorních zkoušek či*** přímých měření emisí („tank-to-wake“).	(27) Pro dosažení cílů tohoto nařízení a zajištění environmentální integrity obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, u nichž se očekává, že budou používána v námořním odvětví, má zásadní význam ***důsledná*** certifikace ***a monitorování*** paliv. Taková certifikace by měla být prováděna transparentním a nediskriminačním postupem. S cílem usnadnit certifikaci a omezit administrativní zátěž by certifikace biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku měla vycházet z pravidel stanovených směrnicí (EU) 2018/2001. Tento přístup certifikace by se měl vztahovat také na paliva čerpaná mimo Unii, která by měla být považována za dovážená paliva, podobně jako ve směrnici (EU) 2018/2001. Pokud se společnosti hodlají odchýlit od výchozích hodnot stanovených uvedenou směrnicí nebo tímto novým rámcem, mělo by k tomu dojít pouze tehdy, pokud mohou být hodnoty certifikovány jedním z dobrovolných systémů uznaných podle směrnice (EU) 2018/2001 (pro hodnoty „well-to-tank“) nebo pomocí přímých měření emisí („tank-to-wake“).

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 27 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(27a) Pro vymáhání tohoto nařízení je zásadně důležitá spolehlivost a přesnost informací o vlastnostech paliv. Dodavatelé paliv, u nichž bylo prokázáno, že poskytli zavádějící nebo nepřesné informace o intenzitě emisí skleníkových plynů u paliv, která dodávají, by měli být sankcionováni. Dodavatelé paliv, kteří opakovaně poskytli nepravdivé nebo zavádějící informace, by měli být vyřazeni z certifikačních režimů stanovených směrnicí (EU) 2018/2001 (směrnice o obnovitelných zdrojích energie). V takovýchto případech by se mělo mít za to, že veškerá paliva doplněná z jejich zařízení mají stejný emisní faktor jako nejméně příznivá fosilní paliva.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Ověření akreditovanými ověřovateli by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společnostmi a soulad s tímto nařízením. V zájmu zajištění nestrannosti by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ([24]).	(28) Ověření akreditovanými ověřovateli by mělo zajistit přesnost a úplnost monitorování a vykazování společnostmi a soulad s tímto nařízením. V zájmu zajištění nestrannosti ***a účinnosti*** by ověřovatelé měli být nezávislé a kvalifikované právní subjekty akreditované vnitrostátními akreditačními orgány zřízenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ([24])***, které nad těmito subjekty rovněž vykonávají dohled***.
([24]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).	([24]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 31 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(31a) Společnosti a dodavatelé paliv by se mohli prostřednictvím smluvních ujednání dohodnout na vzájemných závazcích vyrábět, dodávat a nakupovat předem stanovená množství určitých paliv. Taková smluvní ujednání by také měla pokrýt právní odpovědnost a stanovit podmínky pro finanční kompenzaci v případech, kdy paliva nejsou k dispozici v souladu s dohodou.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 36

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(36) Sankce uložená za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky, by měla být úměrná nákladům na používání elektřiny a na dostatečné úrovni, aby odrazovala od využívání více znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawattech a vynásobeném pevnou sankcí v EUR za hodinu setrvání u nábřeží. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na dodávky elektřiny z pevniny v Unii by tato sazba měla vycházet z průměrné ceny elektřiny v EU pro spotřebitele mimo domácnosti vynásobené dvěma, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic.	(36) Sankce uložená za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky, by měla být úměrná nákladům na používání elektřiny a na dostatečné úrovni, aby odrazovala od využívání více znečišťujících zdrojů energie. Sankce by měla být založena na výkonu instalovaném na palubě plavidla, vyjádřeném v megawattech a vynásobeném pevnou sankcí v EUR za hodinu setrvání u nábřeží. Vzhledem k nedostatku přesných údajů o nákladech na dodávky elektřiny z pevniny v Unii by tato sazba měla vycházet z ***nejaktuálnější*** průměrné ceny elektřiny v EU pro spotřebitele mimo domácnosti vynásobené dvěma, aby se zohlednily další poplatky související s poskytováním služby, mimo jiné včetně nákladů na připojení a prvků návratnosti investic.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) Výnosy z platby sankcí by měly být použity na podporu ***distribuce*** a ***využívání obnovitelných a nízkouhlíkových*** paliv ***v námořním odvětví a na pomoc provozovatelům námořní dopravy při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí***. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do ***inovačního fondu*** uvedeného v ***čl. 10a odst. 8*** směrnice 2003/87/ES.	(37) Výnosy z platby sankcí by měly být ***vyčleněny na námořní odvětví a*** použity na podporu ***jeho dekarbonizace, včetně podpory vývoje, výroby*** a ***zavádění alternativních*** paliv***, infrastruktury pro alternativní paliva a infrastruktury pro dodávky elektřiny z pevniny, jakož i nových inovativních technologií***. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do ***fondu na podporu oceánů*** uvedeného v ***článku 3gab*** směrnice 2003/87/ES.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(39) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, výpočet výše sankcí a odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU, měly by tyto společnosti mít právo požádat o přezkoumání takových opatření příslušný orgán v členském státě, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na základní právo na účinný opravný prostředek zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány a řídícími orgány přístavu podle tohoto nařízení měla podléhat soudnímu přezkumu vedenému v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu.	(39) Vzhledem k významu důsledků, které mohou mít opatření přijatá ověřovateli podle tohoto nařízení pro dotčené společnosti, zejména pokud jde o určení zastávek v přístavu, které nebyly v souladu s požadavky, ***kompilaci informací pro*** výpočet výše sankcí a odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU, měly by tyto společnosti mít právo požádat o přezkoumání takových opatření příslušný orgán v členském státě, kde byl ověřovatel akreditován. S ohledem na základní právo na účinný opravný prostředek zakotvené v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie by rozhodnutí přijatá příslušnými orgány a řídícími orgány přístavu podle tohoto nařízení měla podléhat soudnímu přezkumu vedenému v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 40

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví je upřednostňován globální přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by ***mohl být*** z důvodu širší působnosti ***považován za*** účinnější. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace by Komise měla sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem ***je případně sladit*** s mezinárodními pravidly.	(42) Vzhledem k mezinárodnímu rozměru námořního odvětví je upřednostňován globální přístup k omezování intenzity skleníkových plynů z energie využívané loděmi, protože by ***byl*** z důvodu širší působnosti ***významně*** účinnější. V této souvislosti a s cílem usnadnit vytváření mezinárodních pravidel v rámci Mezinárodní námořní organizace by Komise měla sdílet příslušné informace o provádění tohoto nařízení s IMO a dalšími příslušnými mezinárodními subjekty a měla by IMO předkládat náležité návrhy***, a tak pokračovat ve snaze EU o prosazení ambiciózních cílů v oblasti dekarbonizace námořní dopravy na mezinárodní úrovni***. Dojde-li k dohodě o globálním přístupu v záležitostech relevantních pro toto nařízení, měla by Komise toto nařízení přezkoumat s cílem ***sladit jej*** s mezinárodními pravidly.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 42 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(42a) V zájmu zajištění rovných podmínek na mezinárodní úrovni a maximalizace ekologického dopadu právních předpisů o obnovitelných a nízkouhlíkových palivech by Komise a členské státy měly v rámci IMO a dalších mezinárodních organizací podporovat spolehlivé systémy certifikace a monitorování obnovitelných paliv.

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 42 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(42b) Komise by měla zajistit provádění a dostupnost nástrojů pro spolupráci a výměnu osvědčených postupů pro odvětví námořní dopravy, jak je definováno v „pokynech ke zlepšování právní úpravy“ ([1a]).

([1a]) Evropská komise, Brusel, pracovní dokument útvarů Komise, Pokyny ke zlepšování právní úpravy, 3.11.2021 SWD(2021) 0305.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 43

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

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi připlouvající do přístavů pod jurisdikcí členského státu, zdržující se v těchto přístavech nebo z nich odplouvající a	*(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo technologii s nulovými emisemi v přístavech spadajících do jurisdikce členského státu,	*(Netýká se českého znění.)*

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – závěrečná část

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a to s cílem zvýšit důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie v celé Unii a současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy a zabránit narušení vnitřního trhu.	***Cílem je*** zvýšit důsledné využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a náhradních zdrojů energie v ***námořní dopravě v*** celé Unii ***v souladu s cílem Unie dosáhnout klimatické neutrality nejpozději do roku 2050*** a ***s cíli Pařížské dohody a*** současně zajistit plynulý provoz námořní dopravy***, vytvořit příležitosti pro rozvoj námořního průmyslu*** a zabránit narušení vnitřního trhu.

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Toto nařízení se vztahuje na všechny lodě s hrubou prostorností větší než 5 000, bez ohledu na jejich vlajku, pokud jde o:	*(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) veškerou energii použitou při plavbách z přístavu určení pod jurisdikcí členského státu do přístavu určení pod jurisdikcí členského státu ***a***	b) veškerou energii použitou při plavbách z přístavu určení pod jurisdikcí členského státu do přístavu určení pod jurisdikcí členského státu;

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ba) polovinu energie použité při plavbách z přístavu nebo do přístavu určení nacházejícího se v nejvzdálenějším regionu pod jurisdikcí členského státu a

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) polovinu energie použité při plavbách z přístavu nebo do přístavu určení pod jurisdikcí členského státu, pokud poslední nebo další přístav určení spadá do jurisdikce třetí země.	*(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Toto nařízení se nevztahuje na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce***, lodě bez mechanického pohonu*** nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.	Toto nařízení se nevztahuje na válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Do 31. prosince 2025 přijme Komise prováděcí akt, kterým se stanoví seznam sousedních kontejnerových překládkových přístavů vyloučených z definice přístavů určení kontejnerových lodí, jak je uvedeno v tomto nařízení.
	Přinejmenším každé dva roky poté přijme Komise prováděcí akty, kterými aktualizuje tento seznam sousedních kontejnerových překládkových přístavů vyloučených z definice přístavů určení kontejnerových lodí, jak je uvedeno v tomto nařízení.

Středa 19. října 2022

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	V těchto prováděcích aktech se uvedou sousední kontejnerové překládkové přístavy nacházející se mimo Unii, avšak ve vzdálenosti menší než 300 námořních mil od území Unie, kde podíl překládek kontejnerů měřený ve dvacetistopé ekvivalentní jednotce přesahuje 65 % celkové kontejnerové dopravy daného přístavu během posledního dvanáctiměsíčního období, pro které jsou k dispozici příslušné údaje.
	Pro účely tohoto seznamu se kontejnery považují za přeložené, pokud jsou vyloženy z lodi do přístavu pouze za účelem jejich naložení na jinou loď. Přístavy nacházející se ve třetí zemi, která účinně uplatňuje opatření, jež jsou stejně ambiciózní jako požadavky stanovené v tomto nařízení, se nezahrnují.
	Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Pokud jde o energii použitou během plavby uskutečňované jinými osobními loděmi než výletními osobními loděmi mezi přístavem určení spadajícím do jurisdikce členského státu a přístavem určení spadajícím do jurisdikce téhož členského státu, který se nachází na ostrově s méně než 100 000 trvalými obyvateli, a pokud jde o energii použitou během jejich pobytu v přístavu určení příslušného ostrova, mohou členské státy vyjmout konkrétní trasy a přístavy z uplatňování odst. 1 písm. a) a b). Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi, která je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie. Žádná z těchto výjimek nebude platit po 31. prosinci 2029.

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Pokud jde o energii použitou během plavby mezi přístavem určení, který se nachází v nejvzdálenějším regionu, a jiným přístavem určení, který se nachází v nejvzdálenějším regionu, a pokud jde o energii použitou během jejich pobytu v přístavu určení příslušných nejvzdálenějších regionů, mohou členské státy vyjmout konkrétní trasy a přístavy z uplatňování odst. 1 písm. a) a ba). Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi, která je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie. Žádná z těchto výjimek nebude platit po 31. prosinci 2029. Nic nebrání členským státům, jejich regionům a územím, pokud se rozhodnou tuto výjimku neuplatnit nebo kteroukoliv udělenou výjimku ukončit před 31. prosincem 2029.

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Členské státy mohou vyjmout určité trasy z působnosti odstavce 1, pokud jde o energii spotřebovanou při plavbách prováděných v rámci smlouvy o veřejných službách nebo při plavbách prováděných plavidly, na něž se vztahují závazky týkající se poskytování veřejných služeb podle nařízení Rady (EHS) č. 3577/92. Členské státy oznámí tyto výjimky před jejich vstupem v platnost Komisi, která je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie. Žádná z těchto výjimek nebude platit po 31. prosinci 2029.

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2 e (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Komise průběžně sleduje dopad tohoto nařízení na odklon nákladu, zejména prostřednictvím překládkových přístavů v sousedních zemích. Pokud Komise zjistí, že má závažný negativní dopad na přístavy Unie, předloží Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrhy na jeho změnu. Komise analyzuje zejména dopad tohoto nařízení na nejvzdálenější regiony a ostrovy a případně navrhne změny týkající se jeho oblasti působnosti.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) „náhradními zdroji energie“ obnovitelná ***větrná nebo sluneční*** energie vyrobená na palubě nebo elektřina dodávaná z pobřežních zdrojů energie;	h) „náhradními zdroji energie“ obnovitelná energie vyrobená na palubě nebo elektřina dodávaná z pobřežních zdrojů energie;

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) „větrným pohonem“ nebo „pohonem s pomocí větru“ způsob pohonu, který je primárním nebo pomocným pohonem jakéhokoli typu plavidla využívajícího větrný pohon a který je využíván při plavbě lodi;

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. i

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
i) „přístavem určení“ přístav ***určení ve smyslu čl. 3 písm. b) nařízení (EU) 2015/757;***	i) „přístavem určení“ přístav***, v němž loď zastaví, aby naložila či vyložila podstatnou část svého nákladu nebo aby se mohli nalodit či vylodit cestující; vyloučeny jsou tedy zastávky, jejichž jediným účelem je doplnění paliva, získání zásob, vystřídání posádky, přemístění do suchého doku nebo provedení oprav lodě či jejího vybavení, zastávky v přístavu z důvodu, že loď potřebuje pomoc nebo je v tísni, překládky z lodě na loď prováděné mimo přístavy, zastávky, jejichž jediným účelem je nalezení útočiště před nepříznivým počasím nebo které jsou nutné z důvodu pátrací a záchranné činnosti, a zastávky kontejnerových lodí v sousedním přístavu za účelem překládky kontejnerů;***

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. m

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
m) „lodí u nábřeží“ loď vyvázaná u nábřeží ***ve smyslu čl. 3 písm. n) nařízení (EU) 2015/757***;	m) „lodí u nábřeží“ loď***, která je bezpečně*** vyvázaná u nábřeží ***v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu v průběhu nakládky, vykládky, naloďování či vyloďování cestujících nebo stání, včetně doby, kdy se nakládka či vykládka nebo naloďování či vyloďování neprovádí***;

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. n

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží;	n) „spotřebou energie na palubě“ množství energie vyjádřené v megajoulech (MJ), které loď používá k pohonu a k provozu jakéhokoli palubního zařízení, na moři nebo u nábřeží***, kromě dodatečné energie spotřebované z důvodu technických vlastností ledoborce třídy IA nebo IA Super nebo v rovnocenné třídě a dodatečné energie spotřebované ledoborcem třídy IC, IB, IA nebo IA Super nebo v rovnocenné třídě v důsledku plavby za ledových podmínek***;

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. q a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	qa) „třídou ledoborce“ označení přidělené lodi příslušnými vnitrostátními orgány státu vlajky nebo organizací uznávanou tímto státem prokazující, že loď je zkonstruována k plavbě v mořských podmínkách s výskytem ledu;

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. q b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	qb) „plavbou v ledových podmínkách“ plavba ledoborce v mořské oblasti při okraji ledu;

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. q c (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	qc) „okrajem ledu“ hranice mezi otevřeným mořem a mořským ledem jakéhokoli druhu, ať už pevným, nebo unášeným;

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. r

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

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
— -***13*** % od 1. ledna 2035,	— -***20*** % od 1. ledna 2035,

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
— -***26*** % od 1. ledna 2040,	— -***38*** % od 1. ledna 2040,

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
— -***59*** % od 1. ledna 2045,	— -***64*** % od 1. ledna 2045,

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – odrážka 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
— -***75*** % od 1. ledna 2050.	— -***80*** % od 1. ledna 2050.

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – pododstavec 1

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Intenzita skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi se vypočítá jako množství emisí skleníkových plynů na jednotku energie podle metodiky uvedené v příloze I.	3. Intenzita skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi se vypočítá jako množství emisí skleníkových plynů na jednotku energie podle metodiky uvedené v příloze I. ***Pro lodě v ledových třídách se použije opravný faktor, kdy se odečte vyšší spotřeba paliva spojená s plavbou ledovými vodami.***

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Výchozí hodnoty jsou uvedeny v příloze II tohoto nařízení a slouží jako základ pro výpočet emisních faktorů. Pokud existují skutečné hodnoty ověřené certifikací nebo přímým měřením emisí, lze místo toho použít tyto skutečné hodnoty.

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy II s cílem zahrnout emisní faktory „well-to-wake“ související s jakýmikoli novými zdroji energie nebo upravit stávající emisní faktory tak, aby byl zajištěn soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními předpisy Unie v oblasti energetiky.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy II s cílem zahrnout emisní faktory „well-to-wake“ související s jakýmikoli novými zdroji energie nebo upravit stávající emisní faktory tak, aby byl zajištěn soulad s budoucími mezinárodními normami nebo právními předpisy Unie v oblasti energetiky ***a aby bylo zajištěno, že budou v souladu s nejnovějšími dostupnými vědeckotechnickými poznatky co nejlépe odrážet skutečné emise ve všech fázích životního cyklu paliva***.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	4a. S cílem zajistit spolupráci, pokud jde o plánované a zavedené dodávky alternativních paliv v jednotlivých přístavech a o očekávanou poptávku v případě plavidel vplouvajících do těchto přístavů se pořádají konzultace mezi řídícími orgány přístavů, provozovateli terminálů, vlastníky lodí, provozovateli lodí, dodavateli paliv a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami.

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Článek 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Používání paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu
	1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, v případě potřeby na základě mechanismu výměny kreditů zavedeného směrnicí XXXX [směrnice o obnovitelných zdrojích energie], aby zajistily, aby byly v přístavech na jejich území k dispozici paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.
	2. Od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2034 se pro výpočet intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě použije ve jmenovateli rovnice (1) přílohy I multiplikátor „2“ s cílem odměnit společnosti za používání paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.
	3. Od 1. ledna 2030 musí nejméně 2 % roční průměrné energie spotřebované na palubě lodi tvořit v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. b) spotřeba paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.
	4. Do 31. prosince 2034 se odstavec 3 nevztahuje na společnosti a jejich dceřiné společnosti provozující tři nebo méně lodí spadajících do oblasti působnosti stanovené v čl. 2 odst. 1.

Středa 19. října 2022

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	5. Nejpozději do roku 2028 Komise posoudí povinnost stanovenou v odstavci 3 s cílem ji upravit, pokud:
	— existují vážné obavy ohledně výrobní kapacity, dostupnosti nebo ceny paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu nebo
	— dojde ke značnému snížení nákladů a k zajištění geograficky komplexní dostupnosti paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a pokud je ke splnění cílů Unie v oblasti klimatu třeba zvýšit úroveň podkvóty.
	6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem stanovení kritérií tohoto posouzení a za účelem úpravy povinností stanovených v čl. 4a odst. 3 a v příloze V, pokud se to v rámci posouzení provedeného v souladu s odstavcem 5 považuje za nezbytné.

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Od 1. ledna 2030 se loď u nábřeží v přístavu určení, který ***spadá do jurisdikce členského státu***, připojí k dodávkám elektřiny z pevniny a u nábřeží je využije pro ***všechny energetické potřeby***.	1. Od 1. ledna 2030 se loď u nábřeží v přístavu určení, ***na*** který ***se vztahuje článek 9 nařízení XXXX-XXX (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva)***, připojí k dodávkám elektřiny z pevniny a u nábřeží je využije pro ***pokrytí veškeré své spotřeby elektrické energie. V případě, že přístav, který není součástí sítě TEN-T, dobrovolně zavedl dodávky elektřiny z pevniny, připojí se lodě, které do tohoto přístavu připlouvají a mají příslušné vybavení, k dodávkám elektřiny z pevniny, jsou-li u daného nábřeží k dispozici.***

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) které používají technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III;	b) které používají technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III***, pokud trvale dosahují emisí, které jsou ekvivalentní snížení emisí, jehož by se dosáhlo použitím dodávek elektřiny z pevniny***;

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu;	d) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny kvůli nedostupným bodům připojení v přístavu***, mj. v důsledku (dočasného) nedostatku kapacity sítě způsobeného například (sezónní) poptávkou plavidel u nábřeží ve špičce***;

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, protože pobřežní instalace v přístavu není kompatibilní s palubním zařízením pro napájení z pevniny;	e) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, protože pobřežní instalace v přístavu není kompatibilní s palubním zařízením pro napájení z pevniny ***za předpokladu, že je zařízení pro pobřežní připojení na palubě lodi v případě systémů pobřežního připojení námořních lodí certifikováno v souladu s normami stanovenými v příloze II nařízení XXXX-XXX (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva)***;

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Provozovatelé lodí předem informují přístavy, do nichž připlouvají, o svém záměru připojit se k dodávkám elektřiny z pevniny nebo o svém záměru použít technologii s nulovými emisemi, jak je definována v příloze III tohoto nařízení. Provozovatelé lodí případně rovněž uvedou množství energie, které mají podle očekávání během zastávky požadovat, a informují o dostupném elektrickém zařízení na palubě.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 4

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

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. Řídící orgán přístavu určení rozhodne, zda se uplatní výjimky stanovené v odstavci 3, a vydá nebo odmítne vydat osvědčení v souladu s požadavky stanovenými v příloze IV.	5. Řídící orgán přístavu určení ***nebo případně provozovatel terminálu či příslušný orgán*** rozhodne, zda se uplatní výjimky stanovené v odstavci 3, a vydá nebo odmítne vydat osvědčení v souladu s požadavky stanovenými v příloze IV.

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 6

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

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 7 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	7a. S cílem zajistit spolupráci v oblasti infrastruktury OPS, která je plánována a zaváděna v jednotlivých přístavech, i v oblasti poptávky očekávané v případě plavidel vplouvajících do těchto přístavů jsou organizovány konzultace mezi řídícími orgány přístavů, provozovateli terminálů, vlastníky lodí, provozovateli lodí, poskytovateli dodávek elektřiny z pevniny, správci sítí a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami.

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti transparentním a přesným způsobem, aby ověřovatel mohl určit intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi.	4. Společnosti získávají, zaznamenávají, sestavují, analyzují a dokumentují údaje z monitorování včetně předpokladů, odkazů, emisních faktorů a údajů o činnosti ***a veškerých dalších informací nutných k dodržování ustanovení tohoto nařízení*** transparentním a přesným způsobem, aby ověřovatel mohl určit intenzitu skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi.

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) popis zamýšleného zdroje či zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v článcích 4 a 5;	e) popis zamýšleného zdroje či zdrojů energie, které mají být použity na palubě při plavbě a u nábřeží, aby byly splněny požadavky stanovené v článcích 4 a 5***, resp. v příloze I a III***;

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 – písm. k

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
k) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů;	k) popis metody, jež má být použita k určení zástupných údajů pro doplnění chybějících údajů ***nebo pro zjištění chybných údajů a jejich opravu***;

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Má-li být dodatečná energie potřebná kvůli ledové třídě lodi vyloučena z výpočtu energie spotřebované na palubě, musí plán monitorování obsahovat rovněž:
	a) informace o ledové třídě lodi,
	b) popis postupu monitorování ujeté vzdálenosti za celou plavbu a
	c) při plavbě v ledových podmínkách datum a čas plavby v těchto podmínkách, spotřebu paliva a energie dodávané náhradními zdroji energie nebo technologie s nulovými emisemi podle přílohy III při plavbě v ledových podmínkách.

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Společnosti pravidelně a nejméně jednou ročně kontrolují, zda plán monitorování lodě odráží povahu a fungování lodě a zda lze kterékoli z údajů, které obsahuje, zlepšit.	1. Společnosti pravidelně a nejméně jednou ročně kontrolují, zda plán monitorování lodě odráží povahu a fungování lodě a zda lze kterékoli z údajů, které obsahuje, zlepšit***, opravit nebo aktualizovat***.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Společnost plán monitorování změní, nastane-li některá z těchto situací:	2. Společnost plán monitorování ***bez zbytečného prodlení*** změní, nastane-li některá z těchto situací:

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) ukázalo se, že metody, které mají zabránit nedostatkům v údajích a vyhledávat chybné údaje, jsou pro zajištění spolehlivosti a transparentnosti údajů nedostatečné.

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 2

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

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány ***laboratorním testováním nebo*** přímým měřením emisí. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel pro provádění ***laboratorního testování a*** přímého měření emisí.	3. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ za předpokladu, že skutečné hodnoty jsou certifikovány přímým měřením emisí ***v souladu se stávajícími systémy certifikace a ověřování, které jsou stanoveny ve směrnici (EU) 2018/2001 a ve směrnici (EU) XXXX/XXXX (směrnice o plynu)***. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel pro provádění přímého měření emisí.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení

Článek 9 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 9a
	Certifikace jiných paliv
	1. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „well-to-tank“ všech dalších paliv za předpokladu, že jejich skutečné hodnoty jsou zjištěny na základě certifikace nebo přímým měřením emisí.
	2. Společnosti mají právo odchýlit se od stanovených výchozích hodnot emisních faktorů „tank-to-wake“ všech dalších paliv za předpokladu, že jejich skutečné hodnoty jsou certifikovány na základě přímého měření emisí.
	3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením pravidel pro certifikaci skutečných emisí „well-to-tank“ a pravidel pro provádění přímého měření emisí.

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné údaje nebo nesrovnalosti s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Tato společnost poté upraví nesprávné údaje nebo nesrovnalosti tak, aby bylo možné proces ověření včas dokončit.	3. Pokud se při ověřování zjistí nesprávné údaje nebo nesrovnalosti s tímto nařízením, ověřovatel o tom včas informuje dotčenou společnost. Tato společnost poté ***bez zbytečného prodlení*** upraví nesprávné údaje nebo nesrovnalosti, tak aby bylo možné proces ověření včas dokončit.

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 – písm. d

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

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 3 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné a konzistentní.	d) příslušné záznamy o lodi jsou úplné***, transparentní*** a konzistentní.

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie použité na palubě lodi s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny ***podstatné odchylky***, ***ověřovatel*** provede další analýzy.	1. Ověřovatel určí možná rizika týkající se monitorování a vykazování tak, že porovná vykázané množství, druh a emisní faktor energie použité na palubě lodi s odhadovanými údaji, které vycházejí z údajů o sledování lodi a vlastností, jako je instalovaný výkon motoru. Jsou-li zjištěny ***významné rozdíly***, ***které by ohrozily dosažení cílů tohoto nařízení,*** provede ***ověřovatel*** další analýzy.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Ověřovatele akredituje pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008.	1. Ověřovatele akredituje pro činnosti spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení vnitrostátní akreditační orgán podle nařízení (ES) č. 765/2008. ***Vnitrostátní akreditační orgán pravidelně poskytuje Komisi seznam akreditovaných ověřovatelů spolu se všemi příslušnými kontaktními údaji.***

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a. Vnitrostátní akreditační orgány zajistí, aby ověřovatel:
	a) měl příslušné znalosti v oblasti lodní přepravy,
	b) byl vždy vybaven významným technickým a podpůrným personálem odpovídajícím počtu plavidel, které ověřuje,
	c) byl schopen přidělit každému pracovnímu místu v případě potřeby prostředky a zaměstnance odpovídající úkolům, které mají být plněny v souladu s různými úkoly uvedenými v kapitole V tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 109

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1b. S cílem vyloučit případné střety zájmů nesmí být ověřovatel podstatně závislý na jediné společnosti, pokud jde o jeho příjmy.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 110

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů. Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článcích 10 a 11, a z příslušných mezinárodně uznávaných norem.	3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 26 akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších metod a kritérií pro akreditaci ověřovatelů ***a dalších pravidel k zajištění nezávislosti a nestrannosti ověřovatelů***. Metody uvedené v těchto aktech v přenesené pravomoci musí vycházet ze zásad ověřování, které jsou stanoveny v článcích 10 a 11, a z příslušných mezinárodně uznávaných norem.

Pozměňovací návrh 111

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři;	c) množství každého druhu paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři***, včetně množství elektřiny odebrané u nábřeží pro účely plavby***;

Pozměňovací návrh 112

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) emisní faktory „well-to-wake“ pro každý druh paliva spotřebovaného u nábřeží a na moři, rozdělené podle emisí „well-to-tank“, „tank-to-wake“ a fugitivních emisí, pokrývající všechny relevantní skleníkové plyny;	d) emisní faktory „well-to-wake“ pro každý druh paliva***, včetně elektřiny ze zdrojů na břehu,*** spotřebovaného u nábřeží a na moři, rozdělené podle emisí „well-to-tank“, „tank-to-wake“ a fugitivních emisí, pokrývající všechny relevantní skleníkové plyny;

Pozměňovací návrh 113

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři.	e) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované u nábřeží a na moři***, včetně paliva, elektřiny a větrné a solární energie***.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 114

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a. Má-li být dodatečná energie potřebná kvůli ledoborné třídě lodi vyloučena z energie spotřebované na palubě, musí plán monitorování rovněž obsahovat:
	a) ledobornou třídu lodě;
	b) datum a čas plavby v ledových podmínkách;
	c) množství každého druhu paliva spotřebovaného při plavbě v ledových podmínkách;
	d) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované při plavbě v ledových podmínkách;
	e) vzdálenost, již loď urazí při plavbě v ledových podmínkách;
	f) vzdálenost, již loď urazí během plavby;
	g) množství každého druhu paliva spotřebovaného na moři, a
	h) množství každého druhu náhradního zdroje energie spotřebované na moři.

Pozměňovací návrh 115

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 2

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

Pozměňovací návrh 116

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ca) shromáždí informace poskytované podle čl. 14 odst. 3 a předloží je příslušnému orgánu členského státu.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 117

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) vypočítá výši sankcí, na něž se odkazuje v čl. 20 odst. 1 a 2.	***vypouští se***

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Na základě informací poskytnutých ověřovatelem vypočítá příslušný orgán členského státu výši sankcí uvedených v čl. 20 odst. 1 a 2 a oznámí ji společnosti.

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	4a. Správním orgánem ve vztahu k rejdařské společnosti je:
	a) v případě rejdařské společnosti zapsané v členském státě členský stát, v němž je rejdařská společnost zapsána;
	b) v případě lodní společnosti, která není zapsána v členském státě, členský stát s největším odhadovaným počtem zastávek v přístavu z plaveb uskutečněných touto lodní společností v posledních dvou sledovaných letech, které spadají do oblasti působnosti stanovené v článku 2;
	c) v případě lodní společnosti, která není zapsána v členském státě a která v předchozích dvou sledovaných letech neuskutečnila žádnou plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 2, je správním orgánem členský stát, z něhož lodní společnost vyplula na první plavbu spadající do oblasti působnosti stanovené v článku 2;

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 120

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Pro účely monitorování dodržování článků 4 a 5 Komise vyvine elektronickou databázi bilancí souladu, zajistí její fungování a provádí její aktualizace. Databáze bilancí souladu se používá k uchovávání záznamů o bilanci souladu lodí a využívání mechanismů flexibility uvedených v článcích 17 a 18. Mají k ní přístup společnosti, ověřovatelé, příslušné orgány a Komise.	1. Pro účely monitorování dodržování článků 4 a 5 Komise vyvine elektronickou databázi bilancí souladu, ***jež bude integrována se systémem THETIS-MRV zřízeným podle nařízení (EU) 2015/757,*** zajistí její fungování a provádí její aktualizace. Databáze bilancí souladu se používá k uchovávání záznamů o bilanci souladu lodí***, využívání výjimek stanovených v čl. 5 odst. 3*** a využívání mechanismů flexibility uvedených v článcích 17 a 18 ***a sankcí uložených podle článku 2***. Mají k ní přístup společnosti, ověřovatelé, příslušné orgány a Komise.

Pozměňovací návrh 121

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a. Společnosti budou mít možnost ukládat přebytky plnění požadavků z lodí, na něž se toto nařízení nevztahuje a jež jsou plně poháněny obnovitelnou energií, jako je větrná nebo solární energie, pokud tyto lodě nejsou využívány pouze pro rekreační účely.

Pozměňovací návrh 122

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 3

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

Pozměňovací návrh 123

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Pokud má loď za vykazované období přebytkovou bilanci souladu, může společnost tento přebytek vložit do bilance souladu téže lodě pro následující vykazované období. Společnost zaznamená vložení přebytkového výsledku do databáze bilancí souladu pro následující vykazované období se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí do bilance souladu přebytek vkládat.	1. Pokud má loď ***na základě informací uvedených v čl. 15 odst. 2*** za vykazované období přebytkovou bilanci souladu ***pro intenzitu skleníkových plynů nebo kvótu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu podle čl. 4 odst. 2 a čl. 4a odst. 3***, může společnost tento přebytek vložit do bilance souladu téže lodě pro následující vykazované období. Společnost zaznamená vložení přebytkového výsledku do databáze bilancí souladu pro následující vykazované období se souhlasem svého ověřovatele. Jakmile je vydáno osvědčení o shodě FuelEU, společnost již nesmí do bilance souladu přebytek vkládat. ***Nevyužitá přebytková bilance pro následující vykazované období má platnost tři roky.***

Pozměňovací návrh 124

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Pro účely splnění požadavků článku 4 lze sdružit bilance souladu dvou nebo více lodí, které jsou ověřeny stejným ověřovatelem. Bilance souladu lodi nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jedné rezervy.	1. Pro účely splnění požadavků článku 4 ***a 4a*** lze sdružit bilance souladu ***pro intenzitu skleníkových plynů a kvótu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu podle čl. 4 odst. 2 a čl. 4a odst. 3*** dvou nebo více lodí, které jsou ověřeny stejným ověřovatelem. Bilance souladu lodi nesmí být ve stejném vykazovaném období zahrnuta do více než jedné rezervy.

Pozměňovací návrh 125

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Pokud má loď k 1. květnu roku následujícího po vykazovaném období deficitní bilanci souladu, zaplatí společnost sankci. ***Ověřovatel*** vypočítá výši sankce na základě ***vzorce uvedeného*** v příloze V.	1. Pokud má loď k 1. květnu roku následujícího po vykazovaném období deficitní bilanci souladu, zaplatí společnost ***nápravnou*** sankci. ***Příslušný orgán členského státu na základě informací poskytnutých ověřovatelem*** vypočítá výši sankce na základě ***vzorců uvedených*** v příloze V ***pro meze intenzity emisí skleníkových plynů a případně kvótu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu podle čl. 4 odst. 2 a čl. 4a odst. 3***.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 126

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Společnost zaplatí sankci za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Ověřovatel vypočítá výši sankce vynásobením částky 250 EUR megawatty výkonu instalovaného na palubě a počtem dokončených hodin strávených u nábřeží.	2. Společnost zaplatí sankci za každou zastávku v přístavu, která není v souladu s požadavky. Příslušný orgán členského státu na základě informací poskytnutých ověřovatelem vypočítá výši sankce vynásobením částky 250 EUR v cenách roku 2022 megawatty výkonu instalovaného na palubě a počtem dokončených hodin strávených u nábřeží. ***Pro účely tohoto výpočtu se za dobu potřebnou k připojení k dodávkám elektřiny z pevniny považují dvě hodiny a tato doba se standardně odečte při výpočtu dokončených hodin strávených u nábřeží, aby se zohlednila doba potřebná k připojení k dodávkám elektřiny z pevniny.***

Pozměňovací návrh 127

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Státem odpovědný za příslušné správní činnosti ve vztahu ke společnosti zajistí, aby za každou z jejích lodí, jež má k 1. červnu vykazovaného roku deficitní bilanci souladu, společnost po případném schválení příslušným orgánem zaplatila do 30. června vykazovaného roku částku ve výši sankce vyplývající z použití vzorců uvedených v příloze V části B.

Pozměňovací návrh 128

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3b. Uzavře-li společnost smlouvu s komerčním provozovatelem, v níž je uvedeno, že tento provozovatel je odpovědný za nákup paliva a provoz lodi, určí společnost a tento obchodní provozovatel prostřednictvím smluvního ujednání, že tento provozovatel je odpovědný za úhradu nákladů vyplývajících ze sankcí uvedených v tomto článku. Pro účely tohoto odstavce se odpovědností za provoz lodi rozumí určení nákladu, itineráře, trasy lodi a rychlosti lodi.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 129

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3c. Pokud společnost nebo obchodní provozovatel uzavře smlouvu s dodavatelem pohonných hmot, v podle které je dodavatel paliv odpovědný za dodávku specifických paliv, musí tato smlouva obsahovat ustanovení, která stanoví povinnost dodavatele paliv odškodnit společnost nebo obchodního provozovatele za zaplacení sankcí uvedených v tomto článku v případě, že paliva nebyla dodána v souladu s dohodnutými podmínkami. Pro účely tohoto odstavce musí být paliva dodávaná na základě těchto smluv v souladu s ustanoveními čl. 9 odst. 1 písm. b).

Pozměňovací návrh 130

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy V s cílem upravit vzorec uvedený v odstavci 1 tohoto článku a změnit výši pevné sankce stanovené v odstavci 2 tohoto článku, s přihlédnutím k vývoji nákladů na energii.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26 za účelem změny přílohy V s cílem upravit vzorec uvedený v odstavci 1 tohoto článku a změnit výši pevné sankce stanovené v odstavci 2 tohoto článku, jakmile bude vývoj nákladů na energii narušovat odrazující účinek stávajících sankcí. ***Pokud jde o vzorec uvedený v odstavci 1 tohoto článku, musí být výsledná pokuta vyšší než náklady na množství obnovitelného a nízkouhlíkového paliva, které by lodě použily, pokud by požadavky nařízení splnily.***

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 131

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 1

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

Pozměňovací návrh 132

Návrh nařízení

Čl. 21 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Příjmy získané ze sankcí uvedených v odstavci 1 se přidělí do ***inovačního fondu*** uvedeného v ***čl. 10a odst. 8*** směrnice 2003/87/ES. Tyto příjmy představují externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a jsou prováděny v souladu s pravidly použitelnými na ***inovační fond***.	2. Příjmy získané ze sankcí uvedených v odstavci 1 se přidělí do ***Fondu pro oceány*** uvedeného v ***článku 3gab*** směrnice 2003/87/ES***. Tyto příjmy se vyčlení na námořní odvětví a přispívají k jeho dekarbonizaci***. Tyto příjmy představují externí účelově vázané příjmy v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a jsou prováděny v souladu s pravidly použitelnými na ***Fond pro oceány***.

Pozměňovací návrh 133

Návrh nařízení

Čl. 24 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Společnosti jsou oprávněny požádat o přezkoumání výpočtů a opatření, které jim předložil ověřovatel podle tohoto nařízení, včetně odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU podle čl. 19 odst. 1.	1. Společnosti jsou oprávněny požádat o přezkoumání výpočtů a opatření, které jim předložil ***příslušný orgán členského státu nebo*** ověřovatel podle tohoto nařízení, včetně odmítnutí vydat osvědčení o shodě FuelEU podle čl. 19 odst. 1.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 134

Návrh nařízení

Čl. 26 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 6, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].	2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. ***4, čl. 4a odst.*** 6, čl. 5 odst. 4, čl. 9 ***odst. 3, čl. 9a*** odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne … [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh 135

Návrh nařízení

Čl. 26 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. **7**, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.	3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. ***čl.*** 4 odst. ***4, čl. 4a odst. 6***, čl. 5 odst. 4, čl. 9 ***odst. 3, čl. 9a*** odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 136

Návrh nařízení

Čl. 26 – odst. 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. **7**, čl. 5 odst. 4, čl. 9 odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.	6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. ***4, čl. 4a odst. 6***, čl. 5 odst. 4, čl. 9 ***odst. 3, čl. 9a*** odst. 3, čl. 13 odst. 3, čl. 20 odst. 4 a čl. 21 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 137

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. - 1 (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	-1. Komise do 1. ledna 2024 vypracuje zprávu o sociálním dopadu tohoto nařízení. Tato zpráva obsahuje prognózu dopadu tohoto nařízení na zaměstnanost a potřeby v oblasti odborné přípravy do roku 2030 a do roku 2050.

Pozměňovací návrh 138

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Do 1. ledna ***2030*** předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení fungování tohoto nařízení a o vývoji technologií a trhu s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy v námořní dopravě a jeho dopadu na námořní odvětví v Unii. Komise zváží možné změny týkající se:	1. Do 1. ledna ***2027 a poté každých 5 let*** předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích hodnocení fungování tohoto nařízení a o vývoji technologií a trhu s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy v námořní dopravě a jeho dopadu na námořní odvětví v Unii. ***Tato zpráva věnuje zvláštní pozornost přínosu tohoto nařízení k dosažení celkových a odvětvových cílů Unie v oblasti klimatu, jak jsou definovány v evropském právním rámci pro klima, a k cílům Unie v oblasti energie z obnovitelných zdrojů a v oblasti energetické účinnosti. Tato zpráva rovněž posoudí dopad tohoto nařízení na fungování jednotného trhu, konkurenceschopnost námořního odvětví, sazby za nákladní přepravu a rozsah úniku uhlíku a ztrát obchodních příležitostí. Komise zároveň vyhodnotí dopad tohoto nařízení na celosvětové snížení emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy, jakož i na rozvoj globálních a regionálních obchodních toků.*** Komise zváží možné změny týkající se:

Pozměňovací návrh 139

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	aa) oblast působnosti tohoto nařízení, pokud jde o:
	— snížení prahu hrubé prostornosti podle čl. 2 odst. 1 na 400 GT;
	— zvýšení podílu energie spotřebované loděmi při plavbě do třetích zemí a ze třetích zemí podle čl. 2 písm. c).

Pozměňovací návrh 140

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ab) standardní hodnoty uvedené v příloze II na základě nejpřesnějších dostupných vědeckých poznatků a důkazů;

Pozměňovací návrh 141

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. a c (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ac) seznam znečišťujících látek, na něž se vztahuje toto nařízení, zejména možnost na něm zahrnout emise černého uhlíku;

Pozměňovací návrh 142

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) ***typů*** lodí, na které se vztahuje čl. 5 odst. 1;	b) ***rozšíření typů*** lodí, na které se vztahuje čl. 5 odst. 1;

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ca) metodiky uvedené v příloze I;

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a. Aby byl zajištěn přístup, který bude založen na cílech a technologicky neutrální, mělo by být toto nařízení přezkoumáno a případně pozměněno, když se stanou technicky a ekonomicky vyspělými nové technologie snižování emisí skleníkových plynů, jako je zachycování uhlíku na palubě, nová obnovitelná a nízkouhlíková paliva, a nové metody pohonu, jako je větrný pohon. Komise průběžně vyhodnocuje vyspělost různých technologií snižování emisí skleníkových plynů a do 1. ledna 2027 předloží v tomto ohledu Evropskému parlamentu a Radě první přezkum.

Pozměňovací návrh 145

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1b. Komise soustavně sleduje množství alternativních paliv, která jsou lodním společnostem v Unii k dispozici, a podá o svých zjištěních zprávu Evropskému parlamentu a Radě do 1. ledna 2027 a každých pět let do roku 2050. Pokud dodávky těchto paliv neuspokojí poptávku lodních společností, která je nutná ke splnění povinností stanovených v tomto nařízení, měla by Komise navrhnout opatření, jež zajistí, že dodavatelé námořních paliv v Unii budou lodním společnostem, které zastavují v přístavech Unie, poskytovat dostatečné množství alternativních paliv.

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1c. Komise navrhne změny tohoto nařízení v případě, že Mezinárodní námořní organizace přijme celosvětové limity intenzity skleníkových plynů na úrovni rovnocenné tomuto nařízení s cílem dosáhnout plného souladu s danou mezinárodní dohodou.

Pozměňovací návrh 147

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1d. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 1. ledna 2027 a poté každý pátý rok až do roku 2050 zprávu o výsledcích komplexního hodnocení souhrnného makroekonomického dopadu legislativního balíčku „Fit for 55“ ([1a]). Tato zpráva musí věnovat zvláštní pozornost dopadům na konkurenceschopnost Unie, tvorbu pracovních míst, sazby za nákladní přepravu, kupní sílu domácností a rozsah úniku uhlíku.
	([1a]) Sdělení Komise (COM(2021)0550) ze dne 14. července 2021.

Pozměňovací návrh 148

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 1 e (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1e. Komise zváží možné změny tohoto nařízení s cílem zjednodušení právní úpravy. Komise a příslušné orgány se průběžně přizpůsobují osvědčeným správním postupům a přijímají veškerá opatření za účelem jednoduššího prosazování tohoto nařízení, aby administrativní zátěž pro majitele lodí, provozovatele lodí, přístavy a ověřovatele byla co nejmenší.

Pozměňovací návrh 149

Návrh nařízení

Článek 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 28a
	Kompenzační regulační snížení
	V souladu se svým sdělením o zásadě „jeden přijmout – jeden zrušit“ Komise do 1. ledna 2024 předloží návrhy na kompenzaci regulační zátěže zavedené tímto nařízením prostřednictvím změny nebo zrušení ustanovení jiných právních předpisů Unie, které v námořním odvětví způsobují regulační zátěž.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 150

Návrh nařízení

Příloha I – rovnice 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 151

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 1 – řádek 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

n fuel	***Množství paliv dodaných na loď v referenčním období***

Pozměňovací návrh 152

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 1 – řádek 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

MULTi	***Multiplikátor použitý pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu***

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 153

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 1 – řádek 19 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Mi, j A	***Upravená hmotnost konkrétního paliva i spalovaného u spotřebitele j [gFuel] v důsledku plavby v ledových podmínkách v případě ledoborce ve třídě IC, IB, IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě [1a] a v důsledku technických vlastností ledoborce ve třídě IA nebo IA Super nebo rovnocenné ledoborné třídě. Upravená hmotnost Mi, j A se v případě potřeby použije v rovnici 1 místo hmotnosti Mi, j.*** ***[1a] Další informace o shodě mezi ledobornými třídami viz doporučení HELCOM 25/7 na adrese http://www.helcom.fi.***

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 4 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
V případě fosilních paliv se použijí výchozí hodnoty uvedené v příloze II.	V případě fosilních paliv se použijí výchozí hodnoty uvedené v příloze II***, pokud nelze poskytnout skutečné hodnoty prostřednictvím certifikace nebo přímých měření emisí***.

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 4 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Pro účely tohoto nařízení se výraz $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ v čitateli rovnice1 nastaví na nulu.	Pro účely tohoto nařízení se výraz $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ v čitateli rovnice1 nastaví na nulu. ***Výraz MULT ve jmenovateli rovnice 1 se v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. b) nastaví na hodnotu multiplikátoru použitého pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 2a. Pro všechna ostatní paliva se multiplikátor nastaví na jedna.***

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 156

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Hmotnost paliva [M_i] se určí pomocí množství vykázaného v souladu s rámcem pro vykazování podle nařízení (EU) 2015/757 pro plavby spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení na základě metodiky monitorování zvolené společností.	Hmotnost paliva [Mi] se určí pomocí množství vykázaného v souladu s rámcem pro vykazování podle nařízení (EU) 2015/757 pro plavby spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení na základě metodiky monitorování zvolené společností. ***Místo hmotnosti paliva [M_i] lze pro ledoborec ve třídě IC, IB, IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě použít upravenou hmotnost paliva [M_{iA}]. Upravená hmotnost [M_{iA}] je definována v příloze Va.***

Pozměňovací návrh 157

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
V souladu s příslušným plánem pro zajištění souladu uvedeným v článku 6 a po posouzení ověřovatelem lze použít další metody, například přímé měření CO_{2eq} ***nebo laboratorní testování***, pokud to zvyšuje celkovou přesnost výpočtu.	V souladu s příslušným plánem pro zajištění souladu uvedeným v článku 6 a po posouzení ověřovatelem lze použít další metody, například přímé měření CO_{2eq}, pokud to zvyšuje celkovou přesnost výpočtu.

Pozměňovací návrh 158

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka

Znění navržené Komisí

Třída paliv	WtT	TtW
Fosilní	Použijí se výchozí hodnoty podle tabulky 1 tohoto nařízení.	U paliv, pro která je takový faktor dostupný, se použijí uhlíkové faktory CO_2 dle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Pro všechny ostatní emisní faktory lze alternativně použít výchozí hodnoty uvedené v tabulce 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí ***laboratorních zkoušek nebo*** přímých měření emisí

Třída paliv	WtT	TtW
Udržitelná paliva z obnovitelných zdrojů (biokapaliny, bioplyny, e-paliva)	Hodnoty CO_{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II.	Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí ***laboratorních zkoušek nebo*** přímých měření emisí
Ostatní (včetně elektřiny)	Hodnoty CO_{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II.	Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí ***laboratorních zkoušek nebo*** přímých měření emisí

Pozměňovací návrh

Třída paliv	WtT	TtW
Fosilní	Použijí se výchozí hodnoty podle tabulky 1 tohoto nařízení***, pokud nelze poskytnout skutečné hodnoty pomocí certifikace nebo přímých měření emisí***.	U paliv, pro která je takový faktor dostupný, se použijí uhlíkové faktory CO_2 dle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Pro všechny ostatní emisní faktory lze alternativně použít výchozí hodnoty uvedené v tabulce 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí přímých měření emisí
Udržitelná paliva z obnovitelných zdrojů (biokapaliny, bioplyny, e-paliva)	Hodnoty CO_{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II ***nebo přímé měření emisí***.	Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí přímých měření emisí

Středa 19. října 2022

Třída paliv	WtT	TtW
Ostatní (včetně elektřiny)	Hodnoty CO_{2eq} uvedené ve směrnici RED II (bez spalování) lze alternativně použít pro všechna paliva, jejichž způsoby výroby jsou zahrnuty ve směrnici RED II. Lze použít systém certifikace schválený ve směrnici RED II ***nebo přímé měření emisí***.	Alternativně lze použít výchozí hodnoty emisních faktorů podle tabulky 1 tohoto nařízení. Hodnoty certifikované pomocí přímých měření emisí

Pozměňovací návrh 159

Návrh nařízení

Příloha II – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Emisní faktory biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku se stanoví podle metodik stanovených v příloze V části C směrnice (EU) 2018/2001.	Emisní faktory biopaliv, bioplynu, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných paliv s obsahem uhlíku se stanoví podle metodik stanovených v příloze V části C směrnice (EU) 2018/2001. ***Emisní faktory pro všechny druhy paliv lze alternativně stanovit na základě skutečných certifikovaných hodnot nebo hodnot získaných přímým měřením emisí.***

Pozměňovací návrh 160

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka

Znění navržené Komisí

Bio-LNG Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,05	Viz směrnice (EU) 2018/2001	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2,755 MEPC245 (66), Nařízení (EU) 2015/757 Lodní motorová nafta (MDO)	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7
			LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0.2
			LBSI				není k dispozici

Pozměňovací návrh

Bio-LNG Hlavní produkty / odpady / směs surovin	0,05	Viz směrnice (EU) 2018/2001	LNG Otto (dvoupalivový pohon, střední rychlost)	2,755 MEPC245 (66), Nařízení (EU) 2015/757 Lodní motorová nafta (MDO)	***0***	***0,00011***	3,1
			LNG Otto (dvoupalivový pohon, nízká rychlost)				1,7
			LNG Diesel (dvoupalivový pohon)				0.2
			LBSI				není k dispozici

Pozměňovací návrh 161

Návrh nařízení

Příloha II – odst. 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Sloupec 4 obsahuje hodnoty emisí CO_{2eq} v [gCO_{2eq}/MJ]. Pro fosilní paliva se použijí ***pouze*** výchozí hodnoty v tabulce. U všech ostatních paliv (s výjimkou výslovně uvedených) se hodnoty vypočítají pomocí metodiky nebo výchozích hodnot podle směrnice (EU) 2018/2001 s odečtením emisí ze spalování při zohlednění úplné oxidace paliva ([33]).	Sloupec 4 obsahuje hodnoty emisí CO_{2eq} v [gCO_{2eq}/MJ]. Pro fosilní paliva se použijí výchozí hodnoty ***uvedené*** v tabulce***, pokud nelze poskytnout skutečné hodnoty pomocí certifikace nebo přímého měření emisí***. U všech ostatních paliv (s výjimkou výslovně uvedených) se hodnoty vypočítají pomocí metodiky nebo výchozích hodnot podle směrnice (EU) 2018/2001 s odečtením emisí ze spalování při zohlednění úplné oxidace paliva ([33]).
([33]) Odkazuje se na termín e_u „emise z používání daného paliva“ v příloze V části C bodě 1 písm. a) směrnice (EU) 2018/2001.	([33]) Odkazuje se na termín e_u „emise z používání daného paliva“ v příloze V části C bodě 1 písm. a) směrnice (EU) 2018/2001.

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh 162

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka – řádek 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Jiné zdroje energie s nulovými emisemi	***Jakákoli technologie, která dosahuje snížení emisí rovnocenné nebo významnější než snížení emisí, jehož by bylo dosaženo využitím dodávek elektřiny z pevniny.***

Pozměňovací návrh 163

Návrh nařízení

Příloha V

Znění navržené Komisí

PŘÍLOHA V

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

Vzorec pro výpočet bilance souladu lodě

Pro účely výpočtu bilance souladu lodě se použije tento vzorec:

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

kde:

gCO_{2eq}	gramy ekvivalentu CO_2
$GHGIE_{target}$	mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi podle čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení
$GHGIE_{actual}$	roční průměr intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi vypočtený za příslušné vykazované období

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

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

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

Středa 19. října 2022

Pozměňovací návrh

PŘÍLOHA V

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

A. Vzorec pro výpočet bilance souladu lodě

a) Bilance souladu pro intenzitu skleníkových plynů podle čl. 4 odst. 2

Pro účely výpočtu bilance souladu lodě se použije tento vzorec:

Bilance souladu [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

kde:

gCO_{2eq}	gramy ekvivalentu CO_2
$GHGIE_{target}$	mez intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi podle čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení
$GHGIE_{actual}$	roční průměr intenzity skleníkových plynů z energie použité na palubě lodi vypočtený za příslušné vykazované období

b) Bilance souladu pro kvótu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu podle čl. 4a odst. 3

CB_RFNBO [% RFNBO] =	***(% RFNBO$_{quota}$ – % RFNBO$_{actual}$)***

kde:

CB_RFNBO	***Bilance souladu pro kvótu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (RFNBO$_{quota}$) podle čl. 4a odst. 3***
% RFNBO$_{quota}$	***Kvóta paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu v roční průměrné spotřebě energie na palubě lodi podle čl. 4 odst. 3 tohoto nařízení***
% RFNBO$_{actual}$	***Procentní podíl v roční průměrné spotřebě energie na palubě ohlášený lodí, která splňuje kritéria pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu stanovená v čl. 1 odst. 1 písm. b)***

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

a) Nápravná sankce za nedodržení bilance souladu pro intenzitu skleníkových plynů příslušné lodi podle čl. 4 odst. 2

Středa 19. října 2022

PŘÍLOHA V

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

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

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

b) Nápravná sankce za nedodržení kvóty paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu podle čl. 4a odst. 3

Výše nápravné sankce stanovené v čl. 20 odst. 1a se vypočítá podle vzorce:

Nápravná sankce (RFNBO) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

kde:

Nápravná sankce	***v EUR***
abs(CB_RFNBO)	***je absolutní hodnota bilance souladu pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu***
Pd	***Cenový rozdíl mezi palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a fosilním palivem kompatibilním s instalací na lodi***

Pozměňovací návrh 164

Návrh nařízení

Příloha V a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

PŘÍLOHA Va

VÝPOČET UPRAVENÉ HMOTNOSTI PALIVA A DODATEČNÉ ENERGIE

V příloze je popsáno, jak vypočítat upravenou hmotnost paliva pomocí dodatečné energie spotřebované kvůli technickým charakteristikám ledoborce ve třídě IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě ([1a]) a pomocí dodatečné energie spotřebované ledoborce ve třídě IC, IB, IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě v důsledku plavby v ledových podmínkách. Dále popisuje způsob výpočtu dodatečné energie.

Upravená hmotnost [Mj A]

Upravená hmotnost paliva [$M_{i\ A}$] se vypočítá na základě dodatečné energie spotřebované při plavbě v ledových podmínkách a dodatečné energie spotřebované v důsledku technických vlastností ledoborce ve třídě IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě. Společnost si může zvolit, na které palivo i přidělí dodatečnou energii. Zvolené palivo i musí být jedním z paliv, které loď spotřebovala během vykazovaného období. Množství energie odpovídající spotřebované hmotnosti paliva i může být nižší než množství dodatečné energie.

Upravená hmotnost paliva i [$M_{i\,A}$] se vypočítá podle vzorce:

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

kde $M_{i\ total}$ označuje celkovou hmotnost paliva i, $M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ class}$ hmotnost paliva kvůli dodatečné spotřebě energie ledoborcem ve třídě IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě a $M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ conditions}$ hmotnost paliva kvůli dodatečné spotřebě energie v důsledku plavby v ledových podmínkách.

Hmotnost paliva i představující dodatečnou spotřebu energie danou technickými vlastnostmi ledoborce ve třídě IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě se vypočítá podle vzorce

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

kde $E_{additional\ due\ to\ ice\ class}$ je dodatečná spotřeba energie daná technickými vlastnostmi ledoborce ve třídě IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě a LCV_i je spodní energetický obsah paliva i.

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

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

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

Dodatečná energie daná ledobornou třídou a plavbou v ledových podmínkách

Dodatečná spotřeba energie daná technickými vlastnostmi ledoborce ve třídě IA nebo IA Super nebo v rovnocenné ledoborné třídě se vypočítá podle vzorce:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \quad \text{(Ax. 4)}$$

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

Celková spotřeba energie pro všechny plavby se vypočítá podle vzorce:

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

kde $M_{i,\ voyages,\ total}$ označuje hmotnost paliva i spotřebovaného při všech plavbách spadajících do oblasti působnosti nařízení, LCV_i spodní energetický obsah paliva i a $E_{elect.,\ voyages,\ total}$ množství elektřiny dodané na loď spotřebované při všech plavbách.

Hmotnost paliva i $M_{i,\ voyages,\ total}$ spotřebovaná během všech plaveb v oblasti působnosti nařízení se vypočítá podle vzorce:

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad \text{(Ax. 6)}$$

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

Dodatečná spotřeba energie způsobená plavbou v ledových podmínkách e se vypočítá podle vzorce:

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

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

Spotřeba energie pro plavby, které probíhají pouze na otevřené vodě, se vypočítá podle vzorce:

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

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

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

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

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

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.\ 10)$$

kde $M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.}$ *označuje souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného ledoborcem při plavbě v ledových podmínkách mezi přístavy v jurisdikci členského státu,* $M_{i,\ voyages\ from\ MS}$ *souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného ledoborcem při plavbě v ledových podmínkách během všech plaveb, které vypluly z přístavů v jurisdikci členského státu, a* $M_{i,\ voyages\ to\ MS}$ *souhrnnou hmotnost paliva spotřebovaného ledoborcem při plavbě v ledových podmínkách během plaveb do přístavů v jurisdikci členského státu. Stejným způsobem lze vypočítat spotřebované množství elektřiny dodané na loď* $E_{ice\ conditions}$*.*

Upravená spotřeba energie v ledových podmínkách se vypočítá podle vzorce:

1)

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

kde $D_{ice\ conditions}$ *je vzdálenost ujetá při plavbě v ledových podmínkách a* $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ *spotřeba energie na vzdálenost ujetou na otevřené vodě.*

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

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.\ 12)$$

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

Posledně uvedená hodnota je definována takto:

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

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

Celková vzdálenost ujetá za rok se vypočítá podle vzorce:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.\ 14)$$

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

([1a]) Další informace o shodě mezi ledobornými třídami viz doporučení HELCOM 25/7 na adrese http://www.helcom.fi.