**Streda 19. októbra 2022**

P9_TA(2022)0367

# Udržateľné lodné palivá (iniciatíva FuelEU Maritime) ***I

**Pozmeňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom 19. októbra 2022 k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a z nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))** [1]

**(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)**

(2023/C 149/13)

**Pozmeňujúci návrh 1**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (1) Námorná doprava predstavuje z hľadiska objemu približne 75 % zahraničného obchodu EÚ a 31 % obchodu v rámci EÚ. ***Zároveň lodná doprava do prístavov alebo z prístavov v Európskom hospodárskom priestore predstavuje približne 11 % všetkých emisií $CO_2$ v EÚ z dopravy a 3 – 4 % celkových emisií $CO_2$ v EÚ.*** V prístavoch členských štátov sa ročne nalodí alebo vylodí 400 miliónov cestujúcich, z toho približne 14 miliónov na výletných lodiach. Námorná doprava je preto základným prvkom dopravného systému Európy a v rámci európskeho hospodárstva zohráva kľúčovú úlohu. Na trhu námornej dopravy v Únii a mimo nej prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky. Stabilita a prosperita trhu námornej dopravy a jeho hospodárskych subjektov sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom námornej dopravy, prístavom a iným aktérom v tomto odvetví vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých príležitostí. Tam, kde dôjde k narušeniam trhu, hrozí, že v prípade prevádzkovateľov lodí alebo prístavov dôjde k znevýhodneniu v porovnaní s konkurentmi v odvetví námornej dopravy alebo v iných odvetviach dopravy. To následne môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia námornej dopravy a prepojenosti pre občanov a podniky. | (1) Námorná doprava predstavuje z hľadiska objemu približne 75 % zahraničného obchodu EÚ a 31 % obchodu v rámci EÚ. V prístavoch členských štátov sa ročne nalodí alebo vylodí 400 miliónov cestujúcich, z toho približne 14 miliónov na výletných lodiach. Námorná doprava je preto základným prvkom dopravného systému Európy a v rámci európskeho hospodárstva zohráva kľúčovú úlohu. Na trhu námornej dopravy v Únii a mimo nej prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky ***na celom svete***. Stabilita a prosperita trhu námornej dopravy a jeho hospodárskych subjektov sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom námornej dopravy, prístavom a iným aktérom v tomto odvetví vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých príležitostí. Tam, kde dôjde k narušeniam trhu, hrozí, že v prípade prevádzkovateľov lodí alebo prístavov dôjde k znevýhodneniu v porovnaní s konkurentmi v odvetví námornej dopravy alebo v iných odvetviach dopravy. To následne môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia námornej dopravy***, menšiemu počtu pracovných miest*** a ***strate*** prepojenosti pre občanov a podniky. |

[1] Vec bola vrátená gestorskému výboru na medziinštitucionálne rokovania podľa článku 59 ods. 4 štvrtého pododseku (A9-0233/2022).

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 2**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 1 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(1a) Odvetvie námornej dopravy zamestnáva dva milióny Európanov a do hospodárstva prispieva 149 miliardami EUR. Na každý milión eur vytvorený v odvetví lodnej dopravy sa inde v hospodárstve EÚ vygeneruje 1,8 milióna EUR [1a] .*** |
| | ***[1a] Správa Združenia vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva s názvom Hospodárska hodnota odvetvia lodnej dopravy EÚ, 2020.*** |

**Pozmeňujúci návrh 3**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 1 b (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(1b) Námorná doprava je v porovnaní s inými druhmi dopravy najekologickejším druhom dopravy s výrazne nižšími emisiami skleníkových plynov na tonu prepravovaného tovaru [1a]. Lodná doprava do prístavov alebo z prístavov v Európskom hospodárskom priestore zároveň predstavuje približne 11 % všetkých emisií $CO_2$ v EÚ z dopravy a 3 – 4 % celkových emisií $CO_2$ v EÚ. Očakáva sa, že ak sa neprijmú žiadne opatrenia, emisie $CO_2$ z námornej dopravy sa budú zvyšovať. Všetky odvetvia hospodárstva musia prispieť k rýchlemu zníženiu emisií skleníkových plynov smerom k nulovým čistým emisiám skleníkových plynov najneskôr do roku 2050, ako je stanovené v nariadení (EÚ) 2021/1119. Je preto nevyhnutné, aby Únia vytýčila ambiciózny plán pre rýchlu ekologickú transformáciu odvetvia námornej dopravy, ktorý by prispel k tomu, aby si udržala a ďalej rozvíjala svoje celosvetové vedúce postavenie v oblasti ekologických technológií, služieb a riešení, a k ďalšiemu podnecovaniu tvorby pracovných miest v súvisiacich hodnotových reťazcoch pri súčasnom zachovaní konkurencieschopnosti.*** |
| | ***[1a] Štúdia Európskej environmentálnej agentúry, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 4**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (2) Komisia prijala (zmenený) návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení nariadenie (EÚ) 2018/1999 (európsky klimatický predpis) ([19]), ako aj oznámenie „Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030“ ([20]) s cieľom posilniť záväzok Únie v oblasti klímy v rámci Parížskej dohody a stanoviť kroky, ktoré sa majú prijať na dosiahnutie klimatickej neutrality do roku 2050. To zahŕňa aj cieľ znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Preto sú potrebné rôzne doplnkové politické nástroje na ***motivovanie*** využívania udržateľne vyrábaných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, a to aj v odvetví námornej dopravy. Potrebný vývoj a zavádzanie technológií ***sa musia uskutočniť*** do roku 2030 s cieľom pripraviť sa na oveľa rýchlejšiu zmenu, ktorá bude nasledovať. | (2) Komisia prijala (zmenený) návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení nariadenie (EÚ) 2018/1999 (európsky klimatický predpis) ([19]), ako aj oznámenie Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030 ([20]) s cieľom posilniť záväzok Únie v oblasti klímy v rámci Parížskej dohody a stanoviť kroky, ktoré sa majú prijať na dosiahnutie klimatickej neutrality ***najneskôr*** do roku 2050.To zahŕňa aj cieľ znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Preto sú potrebné rôzne doplnkové politické nástroje na ***podporovanie a urýchlenie výroby vo veľkom rozsahu a*** na motivovanie využívania udržateľne vyrábaných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, a to aj v odvetví námornej dopravy***, pri súčasnom rešpektovaní zásady technologickej neutrality.*** Potrebný vývoj a zavádzanie technológií ***by sa mali čo najskôr podporovať a musia prebiehať*** do roku 2030 s cieľom pripraviť sa na oveľa rýchlejšiu zmenu, ktorá bude nasledovať. ***Takisto je nevyhnutné podporovať inovácie a výskum nových a budúcich inovácií, ako sú vznikajúce alternatívne palivá, ekodizajn, biologické materiály, veterný pohon a pohon pomocou vetra.*** |
| ([19]) COM(2020)0563.<br>([20]) COM(2020)0562. | ([19]) COM(2020)0563.<br>([20]) COM(2020)0562. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 5**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 2 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(2a) LNG bude pravdepodobne zohrávať prechodnú úlohu v námornej doprave, pričom umožní postupný prechod na alternatívy s nulovými emisiami, najmä ak v súčasnosti nie je k dispozícii žiadna ekonomicky životaschopná technológia hnacej sústavy s nulovými emisiami. Oznámenie o stratégii pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu poukazuje na to, že námorné lode s nulovými emisiami budú pripravené na trh do roku 2030. Vzhľadom na dlhú životnosť lodí by konverzia flotíl mala prebiehať postupne. Dopravné palivá ako LNG musia byť čoraz dekarbonizovanejšie – napríklad zmiešaním so skvapalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynnými e-palivami (tzv. e-plyn).*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 6**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (3) V súvislosti s prechodom na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá a náhradné zdroje energie je nevyhnutné zabezpečiť riadne fungovanie trhu námornej dopravy EÚ a spravodlivú hospodársku súťaž na tomto trhu v oblasti lodných palív, ktoré predstavujú podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lodí. Rozdiely v oblasti požiadaviek na palivá v jednotlivých členských štátoch Únie môžu významne ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lodí a negatívne ovplyvniť hospodársku súťaž na trhu. Vzhľadom na medzinárodnú povahu lodnej dopravy môžu prevádzkovatelia lodí ľahko tankovať v tretích krajinách a prepravovať veľké množstvo paliva. To môže viesť k úniku uhlíka a k škodlivým účinkom na konkurencieschopnosť odvetvia v prípade, že dostupnosť palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námorných prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu nie je sprevádzaná požiadavkami na ich používanie, ktoré sa vzťahujú na všetkých prevádzkovateľov lodí, ktorí prichádzajú do prístavov a odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov. V tomto nariadení by sa mali stanoviť opatrenia na zabezpečenie toho, aby prienik nízkouhlíkových palív z obnoviteľných zdrojov na trh s lodnými palivami prebiehal na trhu námornej dopravy EÚ za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže. | (3) V súvislosti s prechodom na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá a náhradné zdroje energie je nevyhnutné zabezpečiť riadne fungovanie trhu námornej dopravy EÚ a spravodlivú hospodársku súťaž na tomto trhu v oblasti lodných palív, ktoré predstavujú podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lodí – ***zvyčajne od 35 % do 53 % ceny za lodnú prepravu nákladu. Politické opatrenia musia byť preto nákladovo efektívne a musia byť zamerané na dosiahnutie čo najväčšej dekarbonizácie pri čo najnižších nákladoch***. Rozdiely v oblasti požiadaviek na palivá v jednotlivých členských štátoch Únie môžu významne ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lodí a negatívne ovplyvniť hospodársku súťaž na trhu. Vzhľadom na medzinárodnú povahu lodnej dopravy môžu prevádzkovatelia lodí ľahko tankovať v tretích krajinách a prepravovať veľké množstvo paliva***, čo by tiež mohlo prispieť k riziku straty konkurencieschopnosti prístavov Únie voči prístavom mimo Únie***. To môže viesť k úniku uhlíka***, ako aj k úniku podnikov*** a k škodlivým účinkom na konkurencieschopnosť odvetvia v prípade, že dostupnosť palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námorných prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu nie je sprevádzaná požiadavkami na ich používanie, ktoré sa vzťahujú na všetkých prevádzkovateľov lodí, ktorí prichádzajú do prístavov a odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov. V tomto nariadení by sa mali stanoviť opatrenia na zabezpečenie toho, aby prienik nízkouhlíkových palív ***a palív*** z obnoviteľných zdrojov na trh s lodnými palivami prebiehal na trhu námornej dopravy EÚ za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže***, čo by prevádzkovateľom lodnej dopravy umožnilo mať nižšie náklady na znižovanie emisií. Dostupnosť takejto možnosti je nevyhnutná na zaručenie konkurencieschopnosti európskeho odvetvia lodnej dopravy a významu logistických trás spájajúcich európske prístavy s celosvetovým obchodom.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 7**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 3 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(3a) Odvetvie námornej dopravy sa vyznačuje silnou medzinárodnou konkurenciou. Veľké rozdiely v regulačnom zaťažení medzi vlajkovými štátmi spôsobili rozmach neželaných praktík, ako je zmena vlajky plavidiel. Charakter tohto odvetvia, ktoré je vo svojej podstate globálne, zdôrazňuje význam vlajkovo neutrálneho prístupu a priaznivého regulačného prostredia, ktoré je predpokladom na prilákanie nových investícií a zabezpečenie konkurencieschopnosti európskych prístavov, vlastníkov a prevádzkovateľov lodí.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 8**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 4**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (4) S cieľom dosiahnuť účinok na všetky činnosti odvetvia námornej dopravy je vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na časť plavieb medzi prístavom podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom podliehajúcim právomoci tretej krajiny. Toto nariadenie by sa preto malo vzťahovať na polovicu energie využitej na palube lode vykonávajúcej plavbu, ktorá prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu mimo právomoci členského štátu, na polovicu energie využitej na palube lode, ktorá pri plavbe odchádza z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu a prichádza do prístavu mimo právomoci členského štátu, na všetku energiu využitú na palube lode, ktorá pri plavbe prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu podliehajúcemu právomoci členského štátu, a na energiu využitú v kotvisku v prístave podliehajúcom právomoci členského štátu. Tým, že sa bude vzťahovať na podiel energie využitej na palube lode pri prichádzajúcich aj odchádzajúcich plavbách medzi Úniou a tretími krajinami, sa zabezpečí účinnosť tohto nariadenia, a to aj zvýšením pozitívneho vplyvu takéhoto rámca na životné prostredie. ***Takýto*** rámec ***zároveň obmedzuje*** riziko tzv. evazívnych (vyhýbacích) zastavení v prístave a riziko presunutia prekládkových činností mimo Únie. S cieľom zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy, rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov námornej dopravy a prístavy a zabrániť narušeniam vnútorného trhu by sa na všetky plavby do prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov alebo z nich, ako aj pobyt lodí v týchto prístavoch mali vzťahovať jednotné pravidlá uvedené v tomto nariadení. | (4) S cieľom dosiahnuť účinok na všetky činnosti odvetvia námornej dopravy je vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na časť plavieb medzi prístavom podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom podliehajúcim právomoci tretej krajiny. Toto nariadenie by sa preto malo vzťahovať na polovicu energie využitej na palube lode vykonávajúcej plavbu, ktorá prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu mimo právomoci členského štátu, na polovicu energie využitej na palube lode, ktorá pri plavbe odchádza z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu a prichádza do prístavu mimo právomoci členského štátu, na všetku energiu využitú na palube lode, ktorá pri plavbe prichádza do prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu z prístavu podliehajúcemu právomoci členského štátu, a na energiu využitú v kotvisku v prístave podliehajúcom právomoci členského štátu. Tým, že sa bude vzťahovať na podiel energie využitej na palube lode pri prichádzajúcich aj odchádzajúcich plavbách medzi Úniou a tretími krajinami, sa zabezpečí účinnosť tohto nariadenia, a to aj zvýšením pozitívneho vplyvu takéhoto rámca na životné prostredie. ***Tento*** rámec ***by mal obmedzovať*** riziko tzv. evazívnych (vyhýbacích) zastavení v prístave a riziko presunutia prekládkových činností mimo Únie. S cieľom zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy, rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov námornej dopravy a prístavy a zabrániť narušeniam vnútorného trhu by sa na všetky plavby do prístavov podliehajúcich právomoci členských štátov alebo z nich, ako aj pobyt lodí v týchto prístavoch mali vzťahovať jednotné pravidlá uvedené v tomto nariadení. ***Komisia by mala vytvoriť systém monitorovania na konkrétne posudzovanie úniku uhlíka a úniku podnikov, ako aj potenciálnych únikových postupov, a vypracovať zoznam potenciálnych podnikateľských činností, ktoré nepatria do významných obchodných činností vykonávaných pri zastávkach v susedných prístavoch EÚ. Ak sa na základe neho nahlási významný únik uhlíka a únik podnikov, prípadne únikové postupy, Komisia by mala navrhnúť opatrenia na riešenie týchto problémov.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 9**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 4 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(4a) Keďže týmto nariadením vzniknú odvetviu dodatočné náklady na dodržiavanie predpisov, musia sa prijať kompenzačné opatrenia, aby sa zabránilo zvýšeniu celkovej úrovne regulačného zaťaženia. Pred začatím uplatňovania tohto nariadenia by preto Komisia mala predložiť návrhy na vyváženie regulačného zaťaženia vyplývajúceho z tohto nariadenia, a to prostredníctvom zmeny alebo zrušenia ustanovení iných legislatívnych aktov Únie, ktorými vzniká regulačné zaťaženie v odvetví námornej dopravy.*** |

**Pozmeňujúci návrh 10**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 4 b (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(4b) S cieľom zabezpečiť potrebný stupeň právnej a investičnej istoty by sa toto nariadenie malo úzko zosúladiť a zjednotiť s nariadením XXXX-XXX (nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá), smernicou 2003/87/ES (EU ETS), smernicou XXXX-XXX (smernica o energii z obnoviteľných zdrojov) a smernicou 2003/96/ES (smernica o zdaňovaní energie). Výsledkom takéhoto zosúladenia by mal byť súdržný legislatívny rámec pre odvetvie lodnej dopravy, ktorý bude prispievať k výraznému zvýšeniu výroby udržateľných alternatívnych palív, zabezpečí zavádzanie potrebnej infraštruktúry a bude stimulovať využívanie týchto palív v neustále rastúcom podiele plavidiel. S cieľom zabezpečiť celkový súlad s cieľmi Únie v oblasti klímy, konkurencieschopnosti a udržateľného hospodárskeho rastu by sa mali komplexne a nepretržite hodnotiť zastrešujúce, kombinované a kumulatívne vplyvy týchto legislatívnych aktov na klímu a hospodárstvo.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 11**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 4 c (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(4c) Povinnosť prístavov zabezpečovať pobrežné zásobovanie elektrickou energiou by mala byť doplnená zodpovedajúcou povinnosťou lodí napojiť sa na nabíjaciu infraštruktúru určenú na dodávku tohto zdroja energie, keď sú v kotvisku, aby sa zabezpečila účinnosť tejto infraštruktúry a aby sa zabránilo riziku uviaznutia aktív. Okrem toho by sa malo vyvinúť úsilie na zníženie nákladov spojených s nabíjaním na pobreží tým, že sa elektrina dodávaná plavidlám v prístave natrvalo oslobodí od zdanenia na základe zmien smernice XXXX-XXXX (smernica o zdaňovaní energie).*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 12**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 5 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(5a) Vzhľadom na zvýšené náklady na lodnú dopravu pre plavidlá, ktoré nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia, by sa mala venovať pozornosť riziku vyhýbania sa ustanoveniam tohto nariadenia a ich obchádzania, najmä pokiaľ ide o segment obchodu kontajnerových lodí. Zastavenia v prístavoch v blízkosti Únie so zámerom obmedziť náklady na dodržiavanie tohto nariadenia by nielen znížili očakávané environmentálne prínosy a výrazne narušili ciele sledované týmto nariadením, ale mohli by viesť aj k ďalším emisiám v dôsledku preplávania vzdialenosti navyše s cieľom vyhnúť sa uplatňovaniu tohto nariadenia. Z koncepcie prístavu zastavenia je preto vhodné vylúčiť určité zastávky v prístavoch mimo Únie. Toto vylúčenie by sa malo zamerať na prístavy v blízkosti Únie, ktoré sú najviac rizikové z hľadiska vyhýbania sa ustanoveniam. Hranica 300 námorných míľ predstavuje primeranú reakciu na toto riziko a uvádza do rovnováhy dodatočné zaťaženie a riziko vyhýbania sa ustanoveniam tohto nariadenia. Okrem toho by sa vylúčenie z koncepcie prístavu zastavenia malo zamerať len na kontajnerové lode a na prístavy, ktorých hlavnou činnosťou je prekládka kontajnerov. V prípade takejto prepravy spočíva riziko vyhýbania sa aj v presune prístavných uzlov do prístavov mimo Únie, čo by ešte zhoršilo dosah takéhoto správania. Z tohto dôvodu a vzhľadom na to, že neexistuje povinný systém IMO pre používanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív pri medzinárodných plavbách na celosvetovej úrovni, ktorý by sa vyznačoval podobnou úrovňou ambícií ako toto nariadenie, by sa zastávky kontajnerových lodí v susednom prístave na prekládku kontajnerov nemali pokladať za zastavenia v prístavoch zastavenia v zmysle tohto nariadenia. S cieľom zabezpečiť, aby opatrenie bolo úmerné sledovaným cieľom a viedlo k rovnakému zaobchádzaniu, by sa mali zohľadniť opatrenia v tretích krajinách, ktoré majú rovnocenný účinok ako toto nariadenie.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 13**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 5 b (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(5b) S cieľom zohľadniť osobitnú situáciu ostrovných regiónov, ako sa zdôrazňuje v článku 174 zmluvy, a potrebu zachovať prepojenie medzi ostrovmi a okrajovými regiónmi a centrálnymi regiónmi Únie by sa mali povoliť dočasné výnimky pre plavby, ktoré vykonávajú iné osobné lode ako osobné výletné lode medzi prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci toho istého členského štátu nachádzajúcim sa na ostrove, kde býva menej ako 100 000 osôb s trvalým pobytom.*** |

**Pozmeňujúci návrh 14**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 5 c (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(5c) Vzhľadom na osobitné charakteristiky najvzdialenejších regiónov Únie, najmä ich odľahlosť a ostrovný charakter, a obmedzenia, ktorým podliehajú, by sa osobitná pozornosť mala venovať zachovaniu ich dostupnosti a efektívneho spojenia prostredníctvom námornej dopravy. Do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia by sa preto mala zaradiť iba polovica energie spotrebovanej pri plavbách z prístavu zastavenia nachádzajúceho sa v najvzdialenejšom regióne alebo pri plavbách do takéhoto prístavu. Z rovnakého dôvodu by sa mali povoliť dočasné výnimky pre plavby medzi prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a iným prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a na energiu spotrebovanú počas ich pobytu v prístavoch zastavenia príslušných najvzdialenejších regiónov.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 15**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 5 d (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(5d) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre lode vrátane tých, ktoré sú postavené na prevádzku vo vodách pokrytých ľadom, na ceste do prístavov členských štátov, z nich alebo medzi nimi by sa pri výpočte zníženia emisií skleníkových plynov na plavidlo, ako aj v údajoch monitorovaných a nahlasovaných na základe nariadenia (EÚ) 2015/757 mali zohľadniť osobitné informácie týkajúce sa ľadovej triedy lode a jej plavby cez ľad.*** |

**Pozmeňujúci návrh 16**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 6**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (6) Osobou alebo organizáciou zodpovednou za dodržiavanie tohto nariadenia by mala byť lodná spoločnosť definovaná ako majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku a ktorá prevzatím takejto zodpovednosti súhlasila, že na seba preberá všetky povinnosti a zodpovednosti vyplývajúce z Medzinárodného kódexu pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania. Toto vymedzenie vychádza z vymedzenia pojmu „spoločnosť“ v článku 3 písm. d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 ([21]) a je v súlade s globálnym systémom zberu údajov, ktorý v roku 2016 zaviedla Medzinárodná námorná organizácia (IMO). V súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ by lodná spoločnosť mohla na základe zmluvnej dohody vyvodiť zodpovednosť za náklady na dodržiavanie súladu podľa tohto nariadenia voči subjektu, ktorý je priamo zodpovedný za rozhodnutia ovplyvňujúce intenzitu emisií skleníkových plynov z energie využitej na palube lode. Tento subjekt by za normálnych okolností mal byť subjektom, ktorý je zodpovedný za výber paliva, trasy a rýchlosti lode. | *(Netýka sa slovenskej verzie.)* |

([21]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 17**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 7**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (7) S cieľom obmedziť administratívne zaťaženie, najmä menších prevádzkovateľov, by sa toto nariadenie nemalo uplatňovať na drevené lode jednoduchej konštrukcie ***a na lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami***, pričom by sa malo zameriavať sa na lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton. Hoci tieto lode predstavujú len približne 55 % všetkých lodí, ktoré zastavujú v prístavoch podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, sú zodpovedné za 90 % emisií oxidu uhličitého ($CO_2$) z odvetvia námornej dopravy. | (7) S cieľom obmedziť administratívne zaťaženie, najmä menších prevádzkovateľov, by sa toto nariadenie nemalo uplatňovať na drevené lode jednoduchej konštrukcie, pričom by sa malo zameriavať sa na lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton. Hoci tieto lode predstavujú len približne 55 % všetkých lodí, ktoré zastavujú v prístavoch podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, sú zodpovedné za 90 % emisií oxidu uhličitého ($CO_2$) z odvetvia námornej dopravy. |

**Pozmeňujúci návrh 18**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 7 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(7a) S cieľom zabezpečiť trvalú účinnosť tohto nariadenia by Komisia mala monitorovať jeho fungovanie a vykonávať posúdenia vplyvu, pokiaľ ide o prahovú hodnotu hrubej priestornosti a typy lodí, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Komisia by mala najmä rozhodnúť, či existujú závažné dôvody na zahrnutie menších lodí a ďalších typov lodí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Komisia by mala zohľadniť najmä aspekty, ako je dostupnosť príslušných údajov, potenciálne zníženie emisií skleníkových plynov a účinnosť rozšírenia rozsahu pôsobnosti, pokiaľ ide o vplyv na klímu, rozsah administratívneho zaťaženia, ako aj jeho finančné a sociálne dôsledky.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 19**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 9**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (9) Hoci nástroje ako stanovovanie cien uhlíka alebo ciele týkajúce sa uhlíkovej náročnosti určitej činnosti podporujú zlepšenie energetickej efektívnosti, v krátkodobom a strednodobom horizonte nie sú vhodné na dosiahnutie významného prechodu na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá. Preto je potrebný osobitný regulačný prístup zameraný na zavádzanie lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív a náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia. | (9) Hoci nástroje ako stanovovanie cien uhlíka alebo ciele týkajúce sa uhlíkovej náročnosti určitej činnosti podporujú zlepšenie energetickej efektívnosti, v krátkodobom a strednodobom horizonte nie sú vhodné na dosiahnutie významného prechodu na palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá. Preto je potrebný osobitný regulačný prístup zameraný na zavádzanie lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív a náhradných zdrojov energie, ako je veterná alebo elektrická energia. ***Tento prístup by sa mal uplatňovať spôsobom, ktorý je založený na cieľoch, technologicky neutrálny a nákladovo efektívny.*** |

**Pozmeňujúci návrh 20**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 10**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (10) Politický zásah na stimulovanie dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palivách by mal byť založený na cieľoch a mal by rešpektovať zásadu technologickej neutrality. Preto by sa mali stanoviť limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí bez toho, aby sa predpísalo používanie akéhokoľvek konkrétneho paliva alebo technológie. | (10) Politický zásah na stimulovanie dopytu po lodných palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palivách by mal byť založený na cieľoch a mal by rešpektovať zásadu technologickej neutrality. Preto by sa mali stanoviť ***ambiciózne*** limity ***v súlade s cieľmi prijatými Parížskou dohodou týkajúce sa*** intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí bez toho, aby sa predpísalo používanie akéhokoľvek konkrétneho paliva alebo technológie. |

**Pozmeňujúci návrh 21**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 10 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(10a) Mal by sa zriadiť osobitný Fond pre oceány, prostredníctvom ktorého budú príjmy z obchodovania s námornými kvótami formou aukcie v rámci ETS nasmerované späť do odvetvia námornej dopravy. Finančné prostriedky poskytované z Fondu pre oceány by sa mali použiť na podporu projektov a investícií týkajúcich sa zlepšenia energetickej efektívnosti lodí a prístavov, inovačných technológií a infraštruktúry na dekarbonizáciu námornej dopravy, výroby a zavádzania udržateľných alternatívnych palív a vývoja pohonných technológií s nulovými emisiami.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 22**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 11**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (11) Mal by sa podporovať vývoj a zavádzanie ***lodných*** palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových ***lodných palív*** s vysokým potenciálom udržateľnosti a obchodnej vyspelosti a s vysokým potenciálom v oblasti inovácií a rastu na uspokojenie budúcich potrieb. To podporí vytváranie inovatívnych a konkurencieschopných trhov s palivami a zabezpečí dostatočné dodávky udržateľných lodných palív v krátkodobom a dlhodobom horizonte a prispeje tak k ambíciám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy a zároveň posilní úsilie Únie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Na tento účel by mali byť oprávnené udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v častiach A a B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, ako aj syntetické lodné palivá. Dôležité sú najmä udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, keďže v súčasnosti predstavujú obchodne najvyspelejšiu technológiu na dosiahnutie dekarbonizácie lodnej dopravy už v krátkodobom horizonte. | (11) Mal by sa podporovať vývoj a zavádzanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových ***palív, ako aj pohonných technológií*** s vysokým potenciálom udržateľnosti a obchodnej vyspelosti a s vysokým potenciálom v oblasti inovácií a rastu na uspokojenie budúcich potrieb. To podporí vytváranie inovatívnych a konkurencieschopných trhov s palivami a zabezpečí dostatočné dodávky udržateľných lodných palív v krátkodobom a dlhodobom horizonte a prispeje tak k ambíciám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy a zároveň posilní úsilie Únie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Na tento účel by mali byť oprávnené udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v častiach A a B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, ako aj syntetické lodné palivá. Dôležité sú najmä udržateľné lodné palivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, keďže v súčasnosti predstavujú obchodne najvyspelejšiu technológiu na dosiahnutie dekarbonizácie lodnej dopravy už v krátkodobom horizonte. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 23**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 11 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(11a) S cieľom podporiť včasný rozvoj trhu a zavádzanie najudržateľnejších a najinovatívnejších palivových technológií s potenciálom rastu na uspokojenie budúcich potrieb je potrebný osobitný stimul pre palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (ďalej len „RFNBO“). Táto skupina palív má vysoký potenciál na zavedenie energie z obnoviteľných zdrojov do mixu lodných palív. Vzhľadom na výrazne vyššie výrobné náklady pre RFNBO je z krátkodobého a strednodobého hľadiska dôležité zabezpečiť taký stupeň dopytu, ktorý podporuje investície do takejto skupiny palív. Týmto nariadením sa zavádza kombinácia opatrení na zabezpečenie podpory zavádzania udržateľných RFNBO. Patrí medzi ne stanovenie a) do roku 2035 multiplikátora s cieľom odmeniť spoločnosti, ktoré sa rozhodnú pre tieto palivá napriek ich relatívne vysokej cene, a b) od roku 2030 pevný minimálny podiel RFNBO v palivovom energetickom mixe. Na uľahčenie dodržiavania minimálneho podielu RFNBO by sa mali uplatňovať opatrenia flexibility podľa článkov 17 a 18 tohto nariadenia. Spoločnosti môžu prostredníctvom zmluvných dojednaní brať dodávateľov palív na zodpovednosť za náklady na dodržiavanie predpisov podľa tohto nariadenia, ak RFNBO neboli dodané v súlade s dohodnutými podmienkami.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 24**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 13**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (13) Tento prístup však musí byť v odvetví námornej dopravy prísnejší. V odvetví námornej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných lodných palív má fosílny pôvod. Keďže palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách nebudú podľa tohto nariadenia oprávnené, zároveň sa minimalizuje akékoľvek riziko spomalenia dekarbonizácie odvetvia dopravy, ku ktorému by inak mohlo dôjsť v dôsledku presunu biopalív založených na plodinách z cestnej dopravy do odvetvia námornej dopravy. Takýto posun je nevyhnutné obmedziť na minimum, keďže cestná doprava v súčasnosti zostáva zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy a odvetvie námornej dopravy v súčasnosti používa ***najmä*** palivá fosílneho pôvodu. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách podporovaním ich používania podľa tohto nariadenia. Vzhľadom na dodatočné emisie skleníkových plynov a stratu biodiverzity spôsobenú všetkými typmi palív založenými na potravinárskych a krmovinárskych plodinách je preto potrebné, aby sa tieto palivá považovali za palivá s rovnakými emisnými faktormi ako palivá v rámci najmenej priaznivého reťazca. | (13) Tento prístup však musí byť v odvetví námornej dopravy prísnejší. V odvetví námornej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných lodných palív má fosílny pôvod. Keďže palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách nebudú podľa tohto nariadenia oprávnené, zároveň sa minimalizuje akékoľvek riziko spomalenia dekarbonizácie odvetvia dopravy, ku ktorému by inak mohlo dôjsť v dôsledku presunu biopalív založených na plodinách z cestnej dopravy do odvetvia námornej dopravy. Takýto posun je nevyhnutné obmedziť na minimum, keďže cestná doprava v súčasnosti zostáva zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy a odvetvie námornej dopravy v súčasnosti používa ***predovšetkým*** palivá fosílneho pôvodu. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách, biokvapalinách a palivách z biomasy založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách podporovaním ich používania podľa tohto nariadenia. Vzhľadom na dodatočné emisie skleníkových plynov a stratu biodiverzity spôsobenú všetkými typmi palív založenými na potravinárskych a krmovinárskych plodinách je preto potrebné, aby sa tieto palivá považovali za palivá s rovnakými emisnými faktormi ako palivá v rámci najmenej priaznivého reťazca. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 25**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 14**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (14) Dlhé prípravné obdobia spojené s vývojom a zavádzaním nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu si vyžadujú rýchle opatrenia a vytvorenie jasného a predvídateľného dlhodobého regulačného rámca, ktorý uľahčí plánovanie a investície všetkých zainteresovaných strán. Jasný a stabilný dlhodobý regulačný rámec uľahčí vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu a podporí investície zainteresovaných strán. V takomto rámci by sa mali vymedziť limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí do roku 2050. Tieto limity by sa mali časom stať ambicióznejšími, aby zohľadňovali očakávaný technologický vývoj a zvýšenú výrobu lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív. | (14) Dlhé prípravné obdobia spojené s vývojom a zavádzaním nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu***, ako aj dlhá priemerná životnosť lodí, ktorá obvykle dosahuje od 25 do 30 rokov*** si vyžadujú rýchle opatrenia a vytvorenie jasného a predvídateľného dlhodobého regulačného rámca, ktorý uľahčí plánovanie a investície všetkých zainteresovaných strán. Jasný a stabilný dlhodobý regulačný rámec uľahčí vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení pre námornú dopravu a podporí investície zainteresovaných strán. V takomto rámci by sa mali vymedziť limity intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí ***počas plavby i v kotvisku*** do roku 2050. Tieto limity by sa mali časom stať ambicióznejšími, aby zohľadňovali očakávaný technologický vývoj a zvýšenú výrobu lodných palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív. ***S cieľom zabezpečiť právnu istotu a poskytnúť odvetviu dostatok času na dlhodobé plánovanie a prípravu, ako aj na zabránenie uviaznutiu aktív by sa rozsah možných budúcich návrhov na zmenu tohto nariadenia mal obmedziť a malo by sa zabrániť významným zmenám požiadaviek.*** |

**Pozmeňujúci návrh 26**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 15**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (15) V tomto nariadení by sa mala stanoviť metodika a vzorec, ktoré by sa mali používať na výpočet ročnej priemernej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode. Tento vzorec by mal vychádzať zo spotreby paliva nahlásenej loďami a mal by zohľadňovať príslušné emisné faktory týchto palív. V metodike by sa malo zohľadniť aj využívanie náhradných zdrojov energie, ako ***je veterná*** alebo elektrická energia. | (15) V tomto nariadení by sa mala stanoviť metodika a vzorec, ktoré by sa mali používať na výpočet ročnej priemernej intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode. Tento vzorec by mal vychádzať zo spotreby paliva nahlásenej loďami a mal by zohľadňovať príslušné emisné faktory týchto palív. V metodike by sa malo zohľadniť aj využívanie náhradných zdrojov energie, ako ***sú slnečná energia vyrábaná na palube,*** alebo elektrická energia ***poskytnutá v kotvisku***. |

**Pozmeňujúci návrh 27**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 16**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (16) S cieľom poskytnúť ucelenejší obraz o environmentálnych vlastnostiach rôznych zdrojov energie by sa vlastnosti palív z hľadiska skleníkových plynov mali posudzovať na základe metódy od zdroja po súprúd s prihliadnutím na vplyv výroby, prepravy, distribúcie a používania energie na palube. Cieľom je stimulovať technológie a reťazce výroby, ktoré v porovnaní s existujúcimi konvenčnými palivami spôsobujú menšiu stopu skleníkových plynov a poskytujú skutočné prínosy. | (16) S cieľom poskytnúť ucelenejší obraz o environmentálnych vlastnostiach rôznych zdrojov energie by sa vlastnosti palív z hľadiska skleníkových plynov mali posudzovať na základe metódy od zdroja po súprúd s prihliadnutím na vplyv výroby, prepravy, distribúcie a používania energie na palube***, aby sa zohľadnili stopy rôznych štádií životného cyklu paliva***. Cieľom je stimulovať technológie a reťazce výroby, ktoré v porovnaní s existujúcimi konvenčnými palivami spôsobujú menšiu stopu skleníkových plynov a poskytujú skutočné prínosy. |

**Pozmeňujúci návrh 28**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 17**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (17) Vlastnosti lodných palív z ***obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových lodných palív*** z hľadiska hodnôt vykazovaných od zdroja po súprúd by sa mali stanoviť pomocou určených alebo skutočných a certifikovaných emisných faktorov vzťahujúcich sa na emisie od zdroja po palivový tank a emisie od palivového tanku po súprúd. ***Vlastnosti fosílnych palív by sa však mali posudzovať len na základe určených emisných faktorov stanovených v tomto nariadení.*** | (17) Vlastnosti lodných palív z hľadiska hodnôt vykazovaných od zdroja po súprúd by sa mali stanoviť pomocou určených alebo skutočných a certifikovaných emisných faktorov vzťahujúcich sa na emisie od zdroja po palivový tank a emisie od palivového tanku po súprúd. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 29**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 21**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (21) Využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou (on-shore power supply – OPS) znižuje znečistenie ovzdušia spôsobené loďami, ako aj množstvo emisií skleníkových plynov produkovaných námornou dopravou. Vzhľadom na rastúci podiel obnoviteľných zdrojov energie v energetickom mixe EÚ predstavuje OPS čoraz čistejší zdroj energie dostupný lodiam v kotviskách. Zatiaľ čo smernica 2014/94/EÚ (smernica o infraštruktúre pre alternatívne palivá – AFID) sa vzťahuje len na poskytovanie miest pripojenia k OPS, dopyt po tejto technológii a v dôsledku toho jej zavádzanie zostali obmedzené. ***Preto*** by sa mali ***zaviesť*** osobitné pravidlá, ktorými sa stanoví povinnosť, aby lode, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, používali OPS. | (21) Využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou (on-shore power supply – OPS) znižuje znečistenie ovzdušia spôsobené loďami ***v kotvisku***, ako aj množstvo emisií skleníkových plynov produkovaných námornou dopravou ***v kotvisku***. Vzhľadom na rastúci podiel obnoviteľných ***a nefosílnych*** zdrojov energie v energetickom mixe EÚ predstavuje OPS čoraz čistejší zdroj energie dostupný lodiam v kotviskách. Zatiaľ čo smernica 2014/94/EÚ (smernica o infraštruktúre pre alternatívne palivá – AFID) sa vzťahuje len na poskytovanie miest pripojenia k OPS, dopyt po tejto technológii a v dôsledku toho jej zavádzanie zostali obmedzené. ***S cieľom zabezpečiť, aby sa znečistenie ovzdušia v kotvisku znížilo a aby infraštruktúra OPS bola ekonomicky životaschopná a prinášala návratnosť investícií,*** by sa mali ***stanoviť*** osobitné pravidlá, ktorými sa stanoví povinnosť, aby lode, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, používali OPS ***v situáciách, keď by toto používanie účinne znížilo emisie za primerané náklady***. |

**Pozmeňujúci návrh 30**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 22**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (22) Okrem OPS môžu v prístavoch ponúknuť rovnocenné environmentálne výhody aj iné technológie. Ak sa preukáže, že používanie alternatívnej technológie je rovnocenné s využívaním OPS, loď by mala byť oslobodená od používania OPS. | (22) Okrem OPS môžu v prístavoch ponúknuť rovnocenné environmentálne výhody aj iné ***bezemisné*** technológie. Ak sa ***z hľadiska znižovania znečistenia ovzdušia a emisií skleníkových plynov*** preukáže, že používanie alternatívnej technológie je rovnocenné s využívaním OPS, loď by mala byť oslobodená od používania OPS. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 31**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 23**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (23) Výnimky z používania OPS by sa mali poskytovať aj z viacerých objektívnych dôvodov certifikovaných riadiacim orgánom prístavu, do ktorého loď pripláva, ***a mali*** by byť obmedzené na neplánované zastavenia v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori, na krátkodobé pobyty lodí v kotvisku kratšie ako dve hodiny, keďže ide o minimálny čas potrebný na pripojenie, a na využívanie výroby energie na palube v núdzových situáciách. | (23) Výnimky z používania OPS by sa mali poskytovať aj z viacerých objektívnych dôvodov certifikovaných riadiacim orgánom prístavu, do ktorého loď pripláva, ***prevádzkovateľom terminálu alebo príslušným orgánom v závislosti od modelu riadenia prístavov v rôznych členských štátoch. Uvedené výnimky*** by ***mali*** byť obmedzené na neplánované zastavenia v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori, na krátkodobé pobyty lodí v kotvisku kratšie ako dve hodiny, keďže ide o minimálny čas potrebný na pripojenie, a na využívanie výroby energie na palube v núdzových situáciách***, Ak nie je možné dodávať dostatočnú pobrežnú energiu z dôvodu nedostatočnej kapacity miestnej sústavy pripojenej k prístavu, nemalo by sa to považovať za nesplnenie požiadaviek tohto nariadenia ani prístavom, ani vlastníkom či prevádzkovateľom lode, pokiaľ manažér sústavy overovateľom riadne potvrdí nedostatočnú kapacitu miestnej sústavy.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 32**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 24**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (24) Udeľovanie výnimiek v prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS by sa malo obmedziť po tom, ako prevádzkovatelia lodí a prístavov mali dostatok času na uskutočnenie potrebných investícií, aby sa poskytli potrebné stimuly pre tieto investície a zabránilo sa nekalej hospodárskej súťaži. Od roku 2035 by prevádzkovatelia lodí mali starostlivo plánovať svoje zastávky v prístavoch ***s cieľom zabezpečiť***, aby ***mohli*** vykonávať svoje činnosti bez emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a skleníkových plynov v kotviskách a bez ohrozovania životného prostredia v pobrežných oblastiach a v prístavných mestách. V prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS by sa mal zachovať obmedzený počet výnimiek s cieľom poskytnúť možnosť príležitostných zmien na poslednú chvíľu v harmonogramoch zastavení v prístavoch a zastavenia v prístavoch s nekompatibilným vybavením. | (24) Udeľovanie výnimiek v prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS by sa malo obmedziť po tom, ako prevádzkovatelia lodí a prístavov mali dostatok času na uskutočnenie potrebných investícií, aby sa poskytli potrebné stimuly pre tieto investície a zabránilo sa nekalej hospodárskej súťaži. ***S cieľom zabezpečiť úplnú interoperabilitu by prístavy mali vybaviť svoje kotviská a vlastníci lodí svoje plavidlá elektrickými zariadeniami, ktoré spĺňajú platné normy.*** Od roku 2035 by prevádzkovatelia lodí mali starostlivo plánovať svoje zastávky v prístavoch ***siete TEN-T, na ktoré sa vzťahuje nariadenie XXXX-XXX (nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá)***, aby ***zabezpečili, že budú môcť*** vykonávať svoje činnosti bez emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a skleníkových plynov v kotviskách a bez ohrozovania životného prostredia v pobrežných oblastiach a v prístavných mestách. V prípade nedostupnosti alebo nekompatibility OPS by sa mal zachovať obmedzený počet výnimiek s cieľom poskytnúť možnosť príležitostných zmien na poslednú chvíľu v harmonogramoch zastavení v prístavoch a zastavenia v prístavoch s nekompatibilným vybavením. ***Aby sa zmiernilo riziko uviaznutých aktív, nekompatibility infraštruktúry OPS na palube a v kotvisku, ako aj nerovnováhy dopytu po alternatívnych palivách a dodávok alternatívnych palív, mali by sa organizovať časté konzultačné stretnutia medzi príslušnými zainteresovanými stranami, na ktorých by diskutovali a prijímali rozhodnutia o požiadavkách a budúcich plánoch.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 33**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 24 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(24a) Ciele OPS stanovené v nariadení XXXX-XXX (nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá) zohľadňujú typy obsluhovaných plavidiel a príslušný objem dopravy v námorných prístavoch. Požiadavka, aby sa lode napojili na OPS, keď sú v kotvisku, by sa nemala vzťahovať na plavidlá, ktoré sa zastavujú v prístavoch mimo rozsahu pôsobnosti požiadavky na OPS podľa uvedeného nariadenia, pokiaľ prístav nemá vybudované a dostupné OPS na navštívenom kotvisku. Ak loď zastaví v prístave mimo TEN-T, kde je k dispozícii OPS, loď by sa mala počas kotvenia napojiť na OPS.*** |

**Pozmeňujúci návrh 34**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 24 b (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(24b) Aj keď je OPS dôležitým nástrojom na zníženie miestnych emisií látok znečisťujúcich ovzdušie, jeho potenciál znížiť emisie skleníkových plynov závisí v plnej miere od energetického mixu, ktorý je dodávaný káblami. S cieľom využiť úplný klimatický a environmentálny potenciál OPS by členské štáty mali zvýšiť kapacitu a prepojenosť elektrizačných sústav, ako aj naďalej znižovať intenzitu emisií skleníkových plynov zo svojich energetických mixov, aby prístavom mohli poskytnúť cenovo dostupnú a plánovateľnú elektrinu vyrábanú bez použitia fosílnych palív.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 35**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 24 c (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(24c) Pri vykonávaní tohto nariadenia by sa mali náležite zohľadňovať rôzne modely riadenia prístavov v celej Únii, najmä pokiaľ ide o zodpovednosť za vydanie osvedčenia, ktorým sa plavidlo oslobodzuje od povinnosti napojiť sa na OPS.*** |

**Pozmeňujúci návrh 36**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 24 d (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(24d) Koordinácia medzi prístavmi a prevádzkovateľmi lodí má zásadný význam na zabezpečenie bezproblémového pripojenia k pobrežnej elektrickej energii v prístavoch. Prevádzkovatelia lodí by mali informovať prístavy, v ktorých sa zastavujú, o svojich zámeroch pripojiť sa k pobrežnej elektrickej energii a o množstve energie, ktorú potrebujú počas danej zastávky, najmä ak presahuje odhadované potreby pre túto kategóriu lodí.*** |

**Pozmeňujúci návrh 37**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 25**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (25) Týmto nariadením by sa mal zaviesť spoľahlivý systém monitorovania, nahlasovania a overovania s cieľom sledovať dodržiavanie jeho ustanovení. Takýto systém by sa mal uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode a mal by vyžadovať overenie treťou stranou, aby sa zabezpečila presnosť údajov predložených v rámci tohto systému. S cieľom uľahčiť dosiahnutie cieľa tohto nariadenia by sa všetky údaje, ktoré už boli nahlásené na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, mali v prípade potreby použiť na overenie súladu s týmto nariadením s cieľom obmedziť administratívne zaťaženie spoločností, overovateľov a námorných orgánov. | (25) Týmto nariadením by sa mal zaviesť spoľahlivý ***a transparentný*** systém monitorovania, nahlasovania a overovania s cieľom sledovať dodržiavanie jeho ustanovení. Takýto systém by sa mal uplatňovať nediskriminačným spôsobom na všetky lode a mal by vyžadovať overenie treťou stranou, aby sa zabezpečila presnosť údajov predložených v rámci tohto systému. S cieľom uľahčiť dosiahnutie cieľa tohto nariadenia by sa všetky údaje, ktoré už boli nahlásené na účely nariadenia (EÚ) 2015/757, mali v prípade potreby použiť na overenie súladu s týmto nariadením s cieľom obmedziť administratívne zaťaženie spoločností, overovateľov a námorných orgánov. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 38**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 26**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (26) Spoločnosti by mali byť zodpovedné za monitorovanie a nahlasovanie množstva a druhu energie využitej na palube lodí pri ***navigácii*** a v kotvisku, ako aj ďalších relevantných informácií, ako sú informácie o type motora na palube ***alebo o prítomnosti*** technológií využívajúcich veternú energiu, s cieľom preukázať dodržiavanie limitu intenzity skleníkových plynov z energie spotrebovanej na palube lode stanoveného v tomto nariadení. Na uľahčenie plnenia týchto povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania a procesu overovania overovateľmi, podobne ako v prípade nariadenia (EÚ) 2015/757, by spoločnosti mali zdokumentovať plánovanú metódu monitorovania a poskytnúť ďalšie podrobnosti o uplatňovaní pravidiel tohto nariadenia v pláne monitorovania. Plán monitorovania, ako aj jeho prípadné následné úpravy by sa mali predložiť overovateľovi. | (26) Spoločnosti by mali byť zodpovedné za monitorovanie a nahlasovanie množstva a druhu energie využitej na palube lodí pri ***plavbe*** a v kotvisku, ako aj ďalších relevantných informácií, ako sú informácie o type motora na palube ***a technické špecifikácie*** technológií využívajúcich veternú energiu ***alebo o akomkoľvek alternatívnom zdroji energie prítomnom na palube***, s cieľom preukázať dodržiavanie limitu intenzity skleníkových plynov z energie spotrebovanej na palube lode stanoveného v tomto nariadení. Na uľahčenie plnenia týchto povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania a procesu overovania overovateľmi, podobne ako v prípade nariadenia (EÚ) 2015/757, by spoločnosti mali zdokumentovať plánovanú metódu monitorovania a poskytnúť ďalšie podrobnosti o uplatňovaní pravidiel tohto nariadenia v pláne monitorovania. Plán monitorovania, ako aj jeho prípadné následné úpravy by sa mali predložiť overovateľovi. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 39**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 27**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (27) ***Certifikácia*** palív ***je nevyhnutná*** na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia a zaručenie environmentálnej integrity palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, ktoré sa majú zaviesť v odvetví námornej dopravy. Takáto certifikácia by sa mala vykonávať prostredníctvom transparentného a nediskriminačného postupu. S cieľom uľahčiť certifikáciu a obmedziť administratívnu záťaž by certifikácia biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílneho paliva vyrobeného z odpadu mala vychádzať z pravidiel stanovených v smernici (EÚ) 2018/2001. Tento prístup k certifikácii by sa mal uplatňovať aj na palivá natankované mimo Únie, ktoré by sa mali považovať za dovážané palivá, podobne ako v smernici (EÚ) 2018/2001. Ak majú spoločnosti v úmysle odchýliť sa od určených hodnôt stanovených v uvedenej smernici alebo v tomto novom rámci, malo by sa tak stať len vtedy, keď hodnoty možno certifikovať jednou z dobrovoľných schém uznanou podľa smernice (EÚ) 2018/2001 (v prípade hodnôt od zdroja po palivový tank) ***alebo laboratórnym testovaním*** alebo priamymi meraniami emisií (od palivového tanku po súprúd). | (27) ***Spoľahlivá certifikácia a monitorovanie*** palív ***sú nevyhnutné*** na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia a zaručenie environmentálnej integrity palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, ktoré sa majú zaviesť v odvetví námornej dopravy. Takáto certifikácia by sa mala vykonávať prostredníctvom transparentného a nediskriminačného postupu. S cieľom uľahčiť certifikáciu a obmedziť administratívnu záťaž by certifikácia biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílneho paliva vyrobeného z odpadu mala vychádzať z pravidiel stanovených v smernici (EÚ) 2018/2001. Tento prístup k certifikácii by sa mal uplatňovať aj na palivá natankované mimo Únie, ktoré by sa mali považovať za dovážané palivá, podobne ako v smernici (EÚ) 2018/2001. Ak majú spoločnosti v úmysle odchýliť sa od určených hodnôt stanovených v uvedenej smernici alebo v tomto novom rámci, malo by sa tak stať len vtedy, keď hodnoty možno certifikovať jednou z dobrovoľných schém uznanou podľa smernice (EÚ) 2018/2001 (v prípade hodnôt od zdroja po palivový tank) alebo priamymi meraniami emisií (od palivového tanku po súprúd). |

**Pozmeňujúci návrh 40**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 27 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(27a) Spoľahlivosť a presnosť informácií týkajúcich sa vlastností palív sú nevyhnutné na presadzovanie tohto nariadenia. Dodávateľom palív, u ktorých sa preukázalo, že poskytli zavádzajúce alebo nepresné informácie o intenzite skleníkových plynov z palív, ktoré dodávajú, by sa mala uložiť pokuta. Dodávatelia palív, ktorí opakovane poskytli nepravdivé alebo zavádzajúce informácie, by mali byť v systémoch udeľovania osvedčení stanovených v smernici (EÚ) 2018/2001 (smernica o energii z obnoviteľných zdrojov) zaradení na čiernu listinu. V takýchto prípadoch by sa všetky palivá, ktoré sa tankujú z ich zariadení, mali považovať za palivá, ktoré majú rovnaký emisný faktor ako najmenej priaznivé fosílne palivo.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 41**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 28**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (28) Overovaním akreditovanými overovateľmi by sa mala zabezpečiť presnosť a úplnosť monitorovania a nahlasovania zo strany spoločností a dodržiavanie tohto nariadenia. Aby sa zabezpečila nestrannosť, overovateľmi by mali byť nezávislé a kompetentné právne subjekty, ktoré by mali byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ([24]). | (28) Overovaním akreditovanými overovateľmi by sa mala zabezpečiť presnosť a úplnosť monitorovania a nahlasovania zo strany spoločností a dodržiavanie tohto nariadenia. Aby sa zabezpečila nestrannosť ***a účinnosť***, overovateľmi by mali byť nezávislé a kompetentné právne subjekty, ktoré by mali byť akreditované vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi zriadenými podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ([24])***, a na ktoré by mali uvedené orgány dohliadať***. |

([24]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

**Pozmeňujúci návrh 42**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 31 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(31a) Spoločnosti a dodávatelia palív by sa mohli prostredníctvom zmluvných dojednaní dohodnúť na vzájomných záväzkoch vyrábať, dodávať a nakupovať vopred určené množstvá určitých palív. Takéto zmluvné dojednania by mali riešiť aj otázku zodpovednosti a stanoviť podmienky finančnej kompenzácie v prípadoch, keď palivá nie sú k dispozícii tak, ako bolo dohodnuté.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 43**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 36**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (36) Pokuta uložená za každé nesúladné zastavenie v prístave by mala byť primeraná nákladom na používanie elektriny a na dostatočnej úrovni, aby mala odrádzajúci účinok od využívania zdrojov energie, ktoré viac znečisťujú životné prostredie. Pokuta by mala byť založená na výkone inštalovanom na palube plavidla, vyjadrenom v megawattoch, vynásobená fixnou pokutou v EUR za hodinu pobytu v kotvisku. Vzhľadom na nedostatok presných údajov o nákladoch na poskytovanie OPS v Únii by táto sadzba mala vychádzať z priemernej ceny elektriny v EÚ pre spotrebiteľov iných ako domácnosti vynásobenej koeficientom dvoch, aby sa zohľadnili iné poplatky súvisiace s poskytovaním služby, okrem iného aj náklady na pripojenie a prvky návratnosti investícií. | (36) Pokuta uložená za každé nesúladné zastavenie v prístave by mala byť primeraná nákladom na používanie elektriny a na dostatočnej úrovni, aby mala odrádzajúci účinok od využívania zdrojov energie, ktoré viac znečisťujú životné prostredie. Pokuta by mala byť založená na výkone inštalovanom na palube plavidla, vyjadrenom v megawattoch, vynásobená fixnou pokutou v EUR za hodinu pobytu v kotvisku. Vzhľadom na nedostatok presných údajov o nákladoch na poskytovanie OPS v Únii by táto sadzba mala vychádzať z ***najaktuálnejšej*** priemernej ceny elektriny v EÚ pre spotrebiteľov iných ako domácnosti vynásobenej koeficientom dvoch, aby sa zohľadnili iné poplatky súvisiace s poskytovaním služby, okrem iného aj náklady na pripojenie a prvky návratnosti investícií. |

**Pozmeňujúci návrh 44**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 37**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (37) Príjmy z platieb pokút by sa mali použiť na podporu distribúcie a používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v odvetví námornej dopravy a na pomoc prevádzkovateľom námornej dopravy pri plnení ich cieľov v oblasti klímy a životného prostredia. Na tento účel by sa tieto príjmy mali prideliť inovačnému fondu uvedenému v článku 10a ods. 8 smernice 2003/87/ES. | (37) Príjmy z platieb pokút by sa mali ***vyčleniť pre odvetvie*** námornej dopravy ***a použiť na podporu jeho dekarbonizácie vrátane podpory vývoja, výroby a zavádzania alternatívnych palív, infraštruktúry pre alternatívne palivá a infraštruktúry OPS, ako aj nových inovačných technológií.*** Na tento účel by sa tieto príjmy mali prideliť ***Fondu pre oceány*** uvedenému v článku ***3gab*** smernice 2003/87/ES. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 45**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 39**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (39) Vzhľadom na význam dôsledkov, ktoré môžu mať opatrenia prijaté overovateľmi podľa tohto nariadenia pre dotknuté spoločnosti, najmä pokiaľ ide o určenie nesúladných zastavení v prístave, výpočet výšky pokút a odmietnutie vydania osvedčenia o súlade s FuelEU, by tieto spoločnosti mali byť oprávnené požiadať príslušný orgán v členskom štáte, v ktorom bol overovateľ akreditovaný, o preskúmanie takýchto opatrení. Vzhľadom na základné právo na účinný prostriedok nápravy zakotvené v článku 47 Charty základných práv Európskej únie by rozhodnutia prijaté príslušnými orgánmi a riadiacimi orgánmi prístavu podľa tohto nariadenia mali podliehať súdnemu preskúmaniu vykonávanému v súlade s vnútroštátnym právom dotknutého členského štátu. | (39) Vzhľadom na význam dôsledkov, ktoré môžu mať opatrenia prijaté overovateľmi podľa tohto nariadenia pre dotknuté spoločnosti, najmä pokiaľ ide o určenie nesúladných zastavení v prístave, ***súhrn informácií na*** výpočet výšky pokút a odmietnutie vydania osvedčenia o súlade s FuelEU, by tieto spoločnosti mali byť oprávnené požiadať príslušný orgán v členskom štáte, v ktorom bol overovateľ akreditovaný, o preskúmanie takýchto opatrení. Vzhľadom na základné právo na účinný prostriedok nápravy zakotvené v článku 47 Charty základných práv Európskej únie by rozhodnutia prijaté príslušnými orgánmi a riadiacimi orgánmi prístavu podľa tohto nariadenia mali podliehať súdnemu preskúmaniu vykonávanému v súlade s vnútroštátnym právom dotknutého členského štátu. |

**Pozmeňujúci návrh 46**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 40**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (40) S cieľom zachovať rovnaké podmienky prostredníctvom efektívneho fungovania tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu zoznamu faktorov emisií od zdroja po súprúd, zmenu zoznamu uplatniteľných technológií s nulovými emisiami alebo kritérií ich používania, aby sa stanovili pravidlá ***vykonávania laboratórneho testovania a*** merania priamych emisií, akreditácie overovateľov, úpravy penalizačného faktora a spôsobov platby pokút. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov. | (40) S cieľom zachovať rovnaké podmienky prostredníctvom efektívneho fungovania tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu zoznamu faktorov emisií od zdroja po súprúd, zmenu zoznamu uplatniteľných technológií s nulovými emisiami alebo kritérií ich používania, aby sa stanovili pravidlá ***certifikácie skutočných emisií od zdroja po súprúd, pravidlá*** merania priamych emisií, akreditácie overovateľov, úpravy penalizačného faktora a spôsobov platby pokút. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 47**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 42**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (42) Vzhľadom na medzinárodný rozmer odvetvia námornej dopravy je vhodnejší globálny prístup k obmedzeniu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí, pretože by ***sa mohol považovať za*** účinnejší vzhľadom na jeho širší rozsah pôsobnosti. V tejto súvislosti a s cieľom zjednodušiť prípravu medzinárodných pravidiel v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) by Komisia mala IMO a ďalším relevantným medzinárodným orgánom sprístupniť relevantné informácie o vykonávaní tohto nariadenia, pričom organizácii IMO by sa mali predkladať relevantné dokumenty. Ak sa dosiahne dohoda o globálnom prístupe v záležitostiach, ktoré sú relevantné pre toto nariadenie, Komisia by mala preskúmať toto nariadenie s cieľom zosúladiť ho ***tam, kde je to vhodné,*** s medzinárodnými pravidlami. | (42) Vzhľadom na medzinárodný rozmer odvetvia námornej dopravy je vhodnejší globálny prístup k obmedzeniu intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí, pretože by ***bol výrazne*** účinnejší vzhľadom na jeho širší rozsah pôsobnosti. V tejto súvislosti a s cieľom zjednodušiť prípravu medzinárodných pravidiel v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) by Komisia mala IMO a ďalším relevantným medzinárodným orgánom sprístupniť relevantné informácie o vykonávaní tohto nariadenia, pričom organizácii IMO by sa mali predkladať relevantné dokumenty***, aby sa pokračovalo v úsilí EÚ o presadzovanie ambicióznych cieľov dekarbonizácie odvetvia námornej dopravy na medzinárodnej úrovni***. Ak sa dosiahne dohoda o globálnom prístupe v záležitostiach, ktoré sú relevantné pre toto nariadenie, Komisia by mala preskúmať toto nariadenie s cieľom zosúladiť ho s medzinárodnými pravidlami. |

**Pozmeňujúci návrh 48**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 42 a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(42a) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na medzinárodnej úrovni a maximalizovať vplyv právnych predpisov o palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palivách na životné prostredie by Komisia a členské štáty mali v rámci IMO a iných medzinárodných organizácií podporovať spoľahlivé systémy certifikácie a monitorovania palív z obnoviteľných zdrojov.*** |

**Pozmeňujúci návrh 49**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 42 b (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***(42b) Komisia by mala zabezpečiť vykonávanie a dostupnosť nástrojov na spoluprácu a výmenu najlepších postupov pre odvetvie námornej dopravy, ako sú vymedzené v usmerneniach pre lepšiu tvorbu práva ([1a]).*** |

***([1a]) Európska komisia, Brusel, pracovný dokument útvarov Komisie, Usmernenia pre lepšiu tvorbu práva, 3.11.2021 SWD(2021) 0305.***

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 50**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 43**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| (43) ***Využívanie*** palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a náhradných zdrojov energie loďami prichádzajúcimi do prístavov, v rámci nich alebo odchádzajúcimi z prístavov, ktoré patria do právomoci členského štátu v celej Únii, nie je cieľom, ktorý možno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov bez rizika zavedenia prekážok na vnútornom trhu a narušenia hospodárskej súťaže medzi prístavmi a medzi prevádzkovateľmi námornej dopravy. Tento cieľ možno lepšie dosiahnuť zavedením jednotných pravidiel na úrovni Únie, ktoré vytvoria hospodárske stimuly pre prevádzkovateľov námornej dopravy, aby naďalej nerušene pokračovali v činnosti a zároveň plnili povinnosti týkajúce sa používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa, | (43) ***Vývoj a rozsiahle využívanie*** palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a náhradných zdrojov energie loďami prichádzajúcimi do prístavov, v rámci nich alebo odchádzajúcimi z prístavov, ktoré patria do právomoci členského štátu v celej Únii, nie je cieľom, ktorý možno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov bez rizika zavedenia prekážok na vnútornom trhu a narušenia hospodárskej súťaže medzi prístavmi a medzi prevádzkovateľmi námornej dopravy. Tento cieľ možno lepšie dosiahnuť zavedením jednotných pravidiel na úrovni Únie, ktoré vytvoria hospodárske stimuly pre prevádzkovateľov námornej dopravy, aby naďalej nerušene pokračovali v činnosti a zároveň plnili povinnosti týkajúce sa používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa, |

**Pozmeňujúci návrh 51**

**Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – písmeno a**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| a) limit intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode, ktorá prichádza do prístavov, zostáva v prístavoch alebo odchádza z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu, a | *(Netýka sa slovenskej verzie.)* |

**Pozmeňujúci návrh 52**

**Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – písmeno b**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| b) povinnosť využívať pobrežné zásobovanie elektrickou energiou alebo technológiu s nulovými emisiami v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu, | b) povinnosť využívať pobrežné zásobovanie elektrickou energiou alebo technológiu s nulovými emisiami v prístavoch podliehajúcich právomoci členského štátu. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 53**

**Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – záverečná časť**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| ***s cieľom*** zvýšiť konzistentné využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a náhradných zdrojov energie v celej Únii a zároveň zabezpečiť hladké fungovanie námornej dopravy a zabrániť narušeniam vnútorného trhu. | ***Jeho účelom je*** zvýšiť konzistentné využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a náhradných zdrojov energie v ***námornej doprave v*** celej Únii ***v súlade s cieľom Únie dosiahnuť klimatickú neutralitu v Únii najneskôr do roku 2050 a s cieľmi Parížskej dohody*** a zároveň zabezpečiť hladké fungovanie ***námornej dopravy, vytvoriť možnosti rozvoja odvetvia*** námornej dopravy a zabrániť narušeniam vnútorného trhu. |

**Pozmeňujúci návrh 54**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 1 – úvodná časť**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton bez ohľadu na ich vlajku, pokiaľ ide o: | *(Netýka sa slovenskej verzie.)* |

**Pozmeňujúci návrh 55**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 1 – písmeno b**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| b) všetku energiu využitú pri plavbách z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu ***a*** | b) všetku energiu využitú pri plavbách z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu |

**Pozmeňujúci návrh 56**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 1 – písmeno b a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***ba) polovicu energie využitej pri plavbách z prístavu zastavenia nachádzajúceho sa v najvzdialenejšom regióne podliehajúcom právomoci členského štátu alebo pri plavbách do takéhoto prístavu, a*** |

**Pozmeňujúci návrh 57**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 1 – písmeno c**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| c) polovicu energie využitej pri plavbách z prístavu zastavenia alebo do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu, ak posledný alebo nasledujúci prístav zastavenia podlieha právomoci tretej krajiny. | *(Netýka sa slovenskej verzie.)* |

**Pozmeňujúci návrh 58**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy, rybárske lode ani lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, ***lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami,*** ani štátne lode používané na nekomerčné účely. | Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy, rybárske lode ani lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, ani štátne lode používané na nekomerčné účely. |

**Pozmeňujúci návrh 59**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 2 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Komisia do 31. decembra 2025 prijme vykonávací akt, ktorým sa stanoví zoznam susedných prístavov na prekládku kontajnerov vylúčených z vymedzenia prístavov zastavenia kontajnerových lodí stanoveného v tomto nariadení.*** |
| | ***Komisia potom aspoň každé dva roky prijme vykonávacie akty, ktorými sa aktualizuje uvedený zoznam susedných prístavov na prekládku kontajnerov vylúčených z vymedzenia prístavov zastavenia kontajnerových lodí stanoveného v tomto nariadení.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***V uvedených vykonávacích aktoch sa uvedie zoznam susedných prístavov prekládky kontajnerov, ktoré sa nachádzajú mimo Únie, ale sú vzdialené menej ako 300 námorných míľ od územia Únie, ak podiel prekládky kontajnerov meraný v jednotkách zodpovedajúcich kontajneru s dĺžkou 20 stôp presahuje 65 % celkového objemu kontajnerovej dopravy v danom prístave za posledné dvanásťmesačné obdobie, za ktoré sú k dispozícii príslušné údaje.*** |
| | ***Na účely tohto zoznamu sa kontajnery považujú za prekladané, ak sa vykladajú z lode do prístavu výlučne na účely ich naloženia na inú loď. Do tohto zoznamu sa nezahrnú prístavy nachádzajúce sa v tretej krajine, ktorá účinne uplatňuje opatrenia, ktoré sú rovnako ambiciózne ako požiadavky stanovené v tomto nariadení.*** |
| | ***Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3*** |

**Pozmeňujúci návrh 60**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 2 b (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Členské štáty môžu vyňať určité trasy a prístavy z uplatňovania odseku 1 písm. a) a b) s ohľadom na energiu použitú pri plavbách, ktoré vykonávajú iné osobné lode, než sú osobné výletné lode, medzi prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci členského štátu a prístavom zastavenia podliehajúcim právomoci toho istého členského štátu, ktorý sa nachádza na ostrove, na ktorom má trvalý pobyt menej ako 100 000 obyvateľov, a s ohľadom na energiu použitú počas ich pobytu v prístave zastavenia na príslušnom ostrove. Členské štáty tieto výnimky predtým, ako nadobudnú účinnosť, oznámia Komisii, ktorá ich uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie. Žiadna z takýchto výnimiek sa nesmie uplatňovať dlhšie než do 31. decembra 2029.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 61**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 2 c (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Členské štáty môžu vyňať určité trasy a prístavy z uplatňovania odseku 1 písm. a) a ba) s ohľadom na energiu použitú pri plavbách medzi prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a iným prístavom zastavenia nachádzajúcim sa v najvzdialenejšom regióne a s ohľadom na energiu použitú počas ich pobytu v prístavoch zastavenia v príslušných najvzdialenejších regiónoch. Členské štáty tieto výnimky predtým, ako nadobudnú účinnosť, oznámia Komisii, ktorá ich uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie. Žiadna z takýchto výnimiek sa nesmie uplatňovať dlhšie než do 31. decembra 2029. Nič členským štátom, ich regiónom a územiam nebráni v tom, aby takúto výnimku neuplatňovali alebo ukončili uplatňovanie akejkoľvek výnimky, ktorú udelili, pred 31. decembrom 2029.*** |

**Pozmeňujúci návrh 62**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 2 d (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Členské štáty môžu vyňať určité trasy z uplatňovania odseku 1 s ohľadom na energiu použitú pri plavbách uskutočňovaných v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo pri plavbách vykonávaných plavidlami, na ktoré sa vzťahujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 3577/92. Členské štáty tieto výnimky predtým, ako nadobudnú účinnosť, oznámia Komisii, ktorá ich uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie. Žiadna z takýchto výnimiek sa nesmie uplatňovať dlhšie než do 31. decembra 2029.*** |

**Pozmeňujúci návrh 63**

**Návrh nariadenia**

**Článok 2 – odsek 2 e (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Komisia priebežne monitoruje vplyv tohto nariadenia na odklonenie trasy nákladu, najmä prostredníctvom prístavov prekládky v susedných krajinách. Ak Komisia zistí závažné negatívne vplyvy na prístavy Únie, predloží Európskemu parlamentu a Rade legislatívne návrhy na zmenu tohto nariadenia. Komisia predovšetkým analyzuje vplyv tohto nariadenia na najvzdialenejšie regióny a ostrovy a v prípade potreby navrhne zmeny rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 64**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno h**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| h) „náhradné zdroje energie“ sú ***veterná alebo slnečná*** energia z obnoviteľných zdrojov vyrábaná na palube alebo elektrina dodávaná z pobrežného zásobovania elektrickou energiou; | h) „náhradné zdroje energie“ sú energia z obnoviteľných zdrojov vyrábaná na palube alebo elektrina dodávaná z pobrežného zásobovania elektrickou energiou; |

**Pozmeňujúci návrh 65**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno h a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***ha) „veterný pohon“ alebo „pohon s pomocou vetra“ je pohonná technika, ktorá prispieva hlavným alebo doplnkovým spôsobom k pohonu akéhokoľvek typu plavidla prostredníctvom vetra, ktorý sa využíva počas plavby lode;*** |

**Pozmeňujúci návrh 66**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno i**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| i) „prístav zastavenia“ je prístav ***zastavenia v zmysle článku 3 písm. b) nariadenia (EÚ) 2015/757;*** | i) „prístav zastavenia“ je prístav***, kde sa loď zastaví, aby naložila alebo vyložila podstatnú časť svojho nákladu alebo cestujúcich, a teda nezahŕňa zastávky určené výhradne na účely doplnenia paliva, zásob, odpočinku posádky, zastávky v suchom doku alebo na opravu lode a/alebo jej vybavenia, zastávky v prístave, ak loď potrebuje pomoc alebo je v núdzovej situácii, transfery z lode na loď mimo prístavu a zastávky s výlučným cieľom nájsť útočisko pred nepriaznivým počasím alebo zastávky potrebné v rámci pátracích a záchranných akcií a zastávky kontajnerových lodí v susednom prístave na prekládku kontajnerov;*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 67**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno m**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| m) „loď v kotvisku“ je loď ***v kotvisku*** v ***zmysle článku 3 písm. n) nariadenia (EÚ) 2015/757***; | m) „loď v kotvisku“ je loď***, ktorá je bezpečne uviazaná na nábreží*** v ***prístave podliehajúcom právomoci členského štátu počas nakladania a vykladania tovaru, naloďovania alebo vyloďovania pasažierov, alebo státia*** v ***prístave vrátane času stráveného inak než operáciami súvisiacimi s nákladom alebo pasažiermi***; |

**Pozmeňujúci návrh 68**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno n**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| n) „využívanie energie na palube“ je množstvo energie vyjadrené v megajouloch (MJ), ktoré loď používa na pohon a na prevádzku akéhokoľvek palubného zariadenia na mori alebo v kotvisku; | n) „využívanie energie na palube“ je množstvo energie vyjadrené v megajouloch (MJ), ktoré loď používa na pohon a na prevádzku akéhokoľvek palubného zariadenia na mori alebo v kotvisku***, s výnimkou dodatočnej energie spotrebovanej v dôsledku technických vlastností lode ľadovej triedy IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy a s výnimkou dodatočnej energie spotrebovanej loďou ľadovej triedy IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy v dôsledku plavby v podmienkach ľadu***; |

**Pozmeňujúci návrh 69**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno q a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***qa) „ľadová trieda“ je označenie pridelené lodi príslušným vnútroštátnym orgánom alebo organizáciou uznanou daným štátom, ktoré potvrdzuje, že loď je určená na plavbu v podmienkach morského ľadu;*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 70**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno q b (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***qb) „plavba v podmienkach ľadu“ je plavba lode, ktorá má ľadovú triedu, v morskej oblasti za hranicou ľadu;*** |

**Pozmeňujúci návrh 71**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno q c (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***qc) „hranica ľadu“ je hranica v ktoromkoľvek danom čase medzi otvoreným morom a morským ľadom akéhokoľvek druhu, či už pevným alebo plávajúcim;*** |

**Pozmeňujúci návrh 72**

**Návrh nariadenia**

**Článok 3 – odsek 1 – písmeno r**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| r) „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je systém na dodávanie elektriny lodiam v kotvisku, pri nízkom alebo vysokom napätí, vo forme striedavého alebo jednosmerného prúdu vrátane lodných a pobrežných zariadení, pripojený ***priamo*** k hlavnému rozvodnému panelu lode na účely napájania hotela, prevádzkovej záťaže alebo nabíjania sekundárnych batérií; | r) „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je systém na dodávanie elektriny lodiam v kotvisku, pri nízkom alebo vysokom napätí, vo forme striedavého alebo jednosmerného prúdu vrátane lodných a pobrežných ***pevných, plávajúcich a mobilných*** zariadení, pripojený k hlavnému rozvodnému panelu lode na účely napájania hotela, prevádzkovej záťaže alebo nabíjania sekundárnych batérií; |

**Pozmeňujúci návrh 73**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 2 – zarážka 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| — -***13*** % od 1. januára 2035, | — -***20*** % od 1. januára 2035, |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 74**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 2 – zarážka 4**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| — -***26*** % od 1. januára 2040, | — -***38*** % od 1. januára 2040, |

**Pozmeňujúci návrh 75**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 2 – zarážka 5**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| — -***59*** % od 1. januára 2045, | — -***64*** % od 1. januára 2045, |

**Pozmeňujúci návrh 76**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 2 – zarážka 6**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| — -***75*** % od 1. januára 2050. | — -***80*** % od 1. januára 2050. |

**Pozmeňujúci návrh 77**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 2 – pododsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| [hviezdička: Referenčná hodnota, ***ktorá*** sa ***vypočíta*** v neskoršej fáze legislatívneho postupu, zodpovedá priemernej intenzite skleníkových plynov flotily z energie využitej na palube lodí v roku 2020 stanovenej na základe údajov monitorovaných a nahlásených v rámci nariadenia (EÚ) 2015/757 a s použitím metodiky a určených hodnôt stanovených v prílohe I k uvedenému nariadeniu.] | [hviezdička: Referenčná hodnota, ***ktorej výpočet*** sa ***vykoná*** v neskoršej fáze legislatívneho postupu, zodpovedá priemernej intenzite skleníkových plynov flotily ***Únie*** z energie využitej na palube lodí v roku 2020 stanovenej na základe údajov monitorovaných a nahlásených v rámci nariadenia (EÚ) 2015/757 a s použitím metodiky a určených hodnôt stanovených v prílohe I k uvedenému nariadeniu.] |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 78**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 3. Intenzita skleníkových plynov z energie využitej na palube lode sa vypočíta ako množstvo emisií skleníkových plynov na jednotku energie podľa metodiky uvedenej v prílohe I. | 3. Intenzita skleníkových plynov z energie využitej na palube lode sa vypočíta ako množstvo emisií skleníkových plynov na jednotku energie podľa metodiky uvedenej v prílohe I. ***Pre lode ľadových tried sa uplatňuje korekčný faktor, ktorým sa odpočíta vyššia spotreba paliva súvisiaca s plavbou cez ľad.*** |

**Pozmeňujúci návrh 79**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 3 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***3a. Štandardné hodnoty stanovené v prílohe II k tomuto nariadeniu slúžia ako základ pre výpočet emisných faktorov. Ak existujú skutočné hodnoty overené certifikáciou alebo priamymi meraniami emisií, môžu sa namiesto nich použiť tieto skutočné hodnoty.*** |

**Pozmeňujúci návrh 80**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 4**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy II s cieľom zahrnúť do nej faktory emisií od zdroja po súprúd súvisiace s akýmikoľvek novými zdrojmi energie ***alebo*** upraviť existujúce emisné faktory s cieľom zabezpečiť súlad s budúcimi medzinárodnými normami alebo právnymi predpismi Únie v oblasti energetiky. | 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy II s cieľom zahrnúť do nej faktory emisií od zdroja po súprúd súvisiace s akýmikoľvek novými zdrojmi energie, upraviť existujúce emisné faktory s cieľom zabezpečiť súlad s budúcimi medzinárodnými normami alebo právnymi predpismi Únie v oblasti energetiky ***a zaistiť, aby boli čo najviac reprezentatívne z hľadiska skutočných emisií počas celého životného cyklu paliva s použitím najlepších dostupných vedeckých a technických znalostí***. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 81**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 – odsek 4 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***4a. Organizujú sa konzultácie medzi riadiacimi orgánmi prístavov, prevádzkovateľmi terminálov, vlastníkmi lodí, prevádzkovateľmi lodí, dodávateľmi paliva a inými príslušnými zainteresovanými stranami s cieľom zabezpečiť spoluprácu v súvislosti s dodávkami alternatívnych palív, ktoré sa plánujú a zavádzajú v jednotlivých prístavoch, ako aj so zreteľom na očakávaný dopyt od plavidiel, ktoré zastavujú v týchto prístavoch.*** |

**Pozmeňujúci návrh 82**

**Návrh nariadenia**

**Článok 4 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Článok 4a*** |
| | ***Použitie palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu*** |
| | ***1. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia, v prípade potreby na základe mechanizmu výmeny kreditov stanoveného v smernici XXXX [smernica o energii z obnoviteľných zdrojov], aby zabezpečili dostupnosť palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v prístavoch na ich území.*** |
| | ***2. Od 1. januára 2025 do 31. decembra 2034 sa v menovateli rovnice (1) v prílohe I na výpočet intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube použije multiplikátor „2“ s cieľom odmeniť spoločnosti za používanie palív RFNBO.*** |
| | ***3. Od 1. januára 2030 musia aspoň 2 % ročnej priemernej energie využitej na palube lode pokrývať RFNBO v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. b).*** |
| | ***4. Do 31. decembra 2034 sa odsek 3 neuplatňuje na spoločnosti a ich dcérske spoločnosti, ktoré prevádzkujú najviac tri lode patriace do rozsahu pôsobnosti stanoveného v článku2 ods. 1.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***5. Komisia najneskôr do roku 2028 posúdi povinnosť stanovenú v odseku 3 s cieľom upraviť ju, ak:*** |
| | ***— existujú vážne obavy v súvislosti s výrobnou kapacitou, dostupnosťou alebo cenou RFNBO, alebo*** |
| | ***— dochádza k podstatnému zníženiu nákladov a geograficky rozsiahlej dostupnosti RFNBO a v záujme splnenia cieľov Únie v oblasti klímy je potrebné zvýšiť úroveň subkvóty.*** |
| | ***6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom stanoviť kritériá pre toto posúdenie a upraviť povinnosti uvedené v článku 4a ods. 3 a prílohe V, ak to považuje za potrebné na základe posúdenia vykonaného v súlade s odsekom 5.*** |

**Pozmeňujúci návrh 83**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Od 1. januára 2030 sa loď v kotvisku v prístave zastavenia ***podliehajúcom právomoci členského štátu*** pripojí k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou a používa ju na všetky ***energetické*** potreby v kotvisku. | 1. Od 1. januára 2030 sa loď v kotvisku v prístave zastavenia***, na ktorý sa vzťahuje článok 9 nariadenia XXXX-XXX (nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá)***, pripojí k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou a používa ju na všetky ***svoje*** potreby ***elektrickej energie*** v kotvisku. ***V prípade, že prístav mimo TEN-T dobrovoľne nainštaloval OPS, lode, ktoré zastavujú v tomto prístave a ktoré majú kompatibilné OPS vybavenie na palube, sa napoja na OPS, ak sú k dispozícii v navštevovanom kotvisku.*** |

**Pozmeňujúci návrh 84**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 3 – písmeno b**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| b) ktoré používajú technológie s nulovými emisiami, ako sa uvádza v prílohe III; | b) ktoré používajú technológie s nulovými emisiami, ako sa uvádza v prílohe III***, za predpokladu, že sa nimi nepretržite dosahujú emisie, ktoré sú rovnocenné zníženiu emisií, ktoré by sa dosiahlo použitím pobrežného zásobovania elektrickou energiou***; |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 85**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 3 – písmeno d**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| d) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou z dôvodu nedostupných miest pripojenia v prístave; | d) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou z dôvodu nedostupných miest pripojenia v prístave***, a to aj z dôvodu (dočasného) nedostatku kapacity siete, a to aj počas (sezónneho) dopytu plavidiel, ktoré sú v kotvisku, v špičke***; |

**Pozmeňujúci návrh 86**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 3 – písmeno e**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| e) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou, pretože pobrežné zariadenie v prístave nie je kompatibilné s palubným zariadením na pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou; | e) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou, pretože pobrežné zariadenie v prístave nie je kompatibilné s palubným zariadením na pripojenie k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou***, za predpokladu, že zariadenie na palube lode pre pobrežné pripojenie je certifikované v súlade s normami uvedenými v prílohe II k nariadeniu XXXX-XXX (nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá) pre systémy pobrežného pripojenia námorných lodí***; |

**Pozmeňujúci návrh 87**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 3 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***3a. Prevádzkovatelia lodí vopred informujú prístavy, v ktorých zastavujú, o svojom zámere pripojiť sa k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou alebo o svojom zámere používať technológiu s nulovými emisiami, ako sa vymedzuje v prílohe III k tomuto nariadeniu. Prevádzkovatelia lodí v prípade potreby uvedú aj množstvo energie, ktoré budú potrebovať počas tejto zastávky, a informujú o dostupnom elektrickom zariadení na palube.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 88**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 4**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy III s cieľom vložiť odkazy na nové technológie do zoznamu uplatniteľných technológií s nulovými emisiami alebo ***kritérií*** ich používania, ak sa tieto nové technológie vzhľadom na vedecký a technický pokrok považujú za rovnocenné s technológiami uvedenými v danej prílohe. | 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy III s cieľom vložiť odkazy na nové technológie do zoznamu uplatniteľných technológií s nulovými emisiami alebo ***zmeniť kritériá*** ich používania, ak sa tieto nové technológie ***alebo kritériá používania*** vzhľadom na vedecký a technický pokrok považujú za rovnocenné s technológiami uvedenými v danej prílohe ***alebo za lepšie***. |

**Pozmeňujúci návrh 89**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 5**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 5. Riadiaci orgán prístavu zastavenia určí, či sa uplatňujú výnimky stanovené v odseku 3, a vydá alebo odmietne vydať osvedčenie v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe IV. | 5. Riadiaci orgán prístavu zastavenia ***alebo prípadne prevádzkovateľ terminálu alebo príslušný orgán*** určí, či sa uplatňujú výnimky stanovené v odseku 3, a vydá alebo odmietne vydať osvedčenie v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe IV. |

**Pozmeňujúci návrh 90**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 6**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| ***6. Od 1. januára 2035 sa výnimky uvedené v odseku 3 písm. d) a e) nemôžu uplatňovať na danú loď celkovo viac ako päťkrát počas jedného roka nahlasovania. Zastavenie v prístave sa na účely splnenia tohto ustanovenia nezapočítava, ak spoločnosť preukáže, že nemohla odôvodnene vedieť, že loď nebude schopná pripojiť sa z dôvodov uvedených v odseku 3 písm. d) a e).*** | ***vypúšťa sa*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 91**

**Návrh nariadenia**

**Článok 5 – odsek 7 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***7a. Organizujú sa konzultácie medzi riadiacimi orgánmi prístavov, prevádzkovateľmi terminálov, vlastníkmi lodí, prevádzkovateľmi lodí, poskytovateľmi OPS, manažérmi rozvodných sústav a inými príslušnými zainteresovanými stranami s cieľom zabezpečiť spoluprácu v súvislosti s infraštruktúrou OPS, ktorá sa plánuje a zavádza v jednotlivých prístavoch, ako aj so zreteľom na očakávaný dopyt od plavidiel, ktoré zastavujú v týchto prístavoch.*** |

**Pozmeňujúci návrh 92**

**Návrh nariadenia**

**Článok 6 – odsek 4**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 4. Spoločnosti získavajú, zaznamenávajú, zostavujú, analyzujú a dokumentujú údaje z monitorovania vrátane predpokladov, odkazov, emisných faktorov a údajov o činnosti transparentným a presným spôsobom, vďaka ktorému overovateľ dokáže určiť intenzitu skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí. | 4. Spoločnosti získavajú, zaznamenávajú, zostavujú, analyzujú a dokumentujú údaje z monitorovania vrátane predpokladov, odkazov, emisných faktorov a údajov o činnosti ***a akékoľvek iné informácie nutné na dodržiavanie tohto nariadenia*** transparentným a presným spôsobom, vďaka ktorému overovateľ dokáže určiť intenzitu skleníkových plynov z energie využitej na palube lodí. |

**Pozmeňujúci návrh 93**

**Návrh nariadenia**

**Článok 7 – odsek 3 – písmeno e**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| e) opis zamýšľaného(-ých) zdroja(-ov) energie, ktorý(-é) sa má (-ajú) použiť na palube počas plavby a v kotvisku s cieľom splniť požiadavky stanovené v článkoch 4 a 5; | e) opis zamýšľaného(-ých) zdroja(-ov) energie, ktorý(-é) sa má (-ajú) použiť na palube počas plavby a v kotvisku s cieľom splniť požiadavky stanovené v článkoch 4 a 5; ***ako aj v prílohe I, respektíve v prílohe III;*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 94**

**Návrh nariadenia**

**Článok 7 – odsek 3 – písmeno k**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| k) opis metódy, ktorá sa použije na určenie náhradných údajov na doplnenie chýbajúcich údajov; | k) opis metódy, ktorá sa použije na určenie náhradných údajov na doplnenie chýbajúcich údajov ***alebo na identifikáciu a opravu chýb v údajoch***; |

**Pozmeňujúci návrh 95**

**Návrh nariadenia**

**Článok 7 – odsek 3 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***3a. Ak sa má z výpočtu energie použitej na palube vylúčiť dodatočná energia potrebná z dôvodu ľadovej triedy lode, plán monitorovania musí obsahovať aj:*** |
| | ***a) informáciu o ľadovej triede lode;*** |
| | ***b) opis postupu monitorovania vzdialenosti prejdenej počas celej plavby; a*** |
| | ***c) pri plavbe v podmienkach ľadu dátum a čas plavby v podmienkach ľadu, spotrebu paliva a energiu poskytovanú náhradnými zdrojmi energie alebo technológiu s nulovými emisiami uvedenú v prílohe III pri plavbe v podmienkach ľadu.*** |

**Pozmeňujúci návrh 96**

**Návrh nariadenia**

**Článok 8 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Spoločnosti pravidelne kontrolujú, a to najmenej raz ročne, či plán monitorovania lode zodpovedá charakteru a fungovaniu lode a či je možné zlepšiť akékoľvek údaje, ktoré obsahuje. | 1. Spoločnosti pravidelne kontrolujú, a to najmenej raz ročne, či plán monitorovania lode zodpovedá charakteru a fungovaniu lode a či je možné zlepšiť***, opraviť alebo aktualizovať*** akékoľvek údaje, ktoré obsahuje. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 97**

**Návrh nariadenia**

**Článok 8 – odsek 2 – úvodná časť**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 2. Spoločnosti vykonávajú zmeny plánu monitorovania v ktoromkoľvek z týchto prípadov: | 2. Spoločnosti ***bezodkladne*** vykonávajú zmeny plánu monitorovania v ktoromkoľvek z týchto prípadov: |

**Pozmeňujúci návrh 98**

**Návrh nariadenia**

**Článok 8 – odsek 2 – písmeno e a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***ea) ak sa zistilo, že metódy na predchádzanie chýbajúcim údajom a identifikáciu chýb v údajoch sú nedostatočné na zabezpečenie spoľahlivosti a transparentnosti údajov.*** |

**Pozmeňujúci návrh 99**

**Návrh nariadenia**

**Článok 9 – odsek 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 2. Spoločnosti poskytujú presné a spoľahlivé údaje o intenzite emisií skleníkových plynov a vlastnostiach týkajúcich sa udržateľnosti biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu, overených schémou, ktorú uznáva Komisia v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001. | 2. Spoločnosti poskytujú presné***, úplné*** a spoľahlivé údaje o intenzite emisií skleníkových plynov a vlastnostiach týkajúcich sa udržateľnosti biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu, overených schémou, ktorú uznáva Komisia v súlade s článkom 30 ods. 5 a 6 smernice (EÚ) 2018/2001. |

**Pozmeňujúci návrh 100**

**Návrh nariadenia**

**Článok 9 – odsek 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 3. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od stanovených určených hodnôt faktorov emisií od palivového tanku po súprúd za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované ***laboratórnym testovaním alebo*** meraniami priamych emisií. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť toto nariadenie zavedením pravidiel týkajúcich ***vykonávania laboratórneho testovania a*** meraní priamych emisií. | 3. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od stanovených určených hodnôt faktorov emisií od palivového tanku po súprúd za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované meraniami priamych emisií ***v súlade s existujúcimi systémami certifikácie a overovania stanovenými v smernici (EÚ) 2018/2001 a smernici (EÚ) XXXX/XXXX (smernica o plyne)***. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť toto nariadenie zavedením pravidiel týkajúcich ***sa vykonávania*** meraní priamych emisií. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 101**

**Návrh nariadenia**

**Článok 9 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Článok 9a*** |
| | ***Certifikácia iných palív*** |
| | ***1. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od stanovených určených hodnôt faktorov emisií od zdroja po palivový tank všetkých iných palív, za predpokladu, že skutočné hodnoty sú určené certifikovaním alebo meraniami priamych emisií.*** |
| | ***2. Spoločnosti sú oprávnené odkloniť sa od stanovených určených hodnôt faktorov emisií od palivového tanku po súprúd všetkých iných palív, za predpokladu, že skutočné hodnoty sú certifikované meraniami priamych emisií.*** |
| | ***3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť toto nariadenie zavedením pravidiel týkajúcich certifikovania skutočných emisií od zdroja po palivový tank a pravidiel týkajúcich sa vykonávania meraní priamych emisií.*** |

**Pozmeňujúci návrh 102**

**Návrh nariadenia**

**Článok 10 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Overovateľ posudzuje zhodu plánu monitorovania s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 až 9. Ak sa v posúdení overovateľa zistí nesúlad s uvedenými požiadavkami, dotknutá spoločnosť svoj plán monitorovania zodpovedajúcim spôsobom zreviduje a tento zrevidovaný plán monitorovania predloží na záverečné posúdenie overovateľovi pred začiatkom obdobia nahlasovania. Príslušná spoločnosť sa s overovateľom dohodne na dĺžke lehoty potrebnej na vykonanie týchto revízií. Uvedená lehota nesmie v žiadnom prípade presiahnuť začiatok obdobia nahlasovania. | 1. Overovateľ posudzuje zhodu plánu monitorovania s požiadavkami stanovenými v článkoch 6 až 9. Ak sa v posúdení overovateľa zistí nesúlad s uvedenými požiadavkami, dotknutá spoločnosť svoj plán monitorovania zodpovedajúcim spôsobom ***bezodkladne*** zreviduje a tento zrevidovaný plán monitorovania predloží na záverečné posúdenie overovateľovi pred začiatkom obdobia nahlasovania. Príslušná spoločnosť sa s overovateľom dohodne na dĺžke lehoty potrebnej na vykonanie týchto revízií. Uvedená lehota nesmie v žiadnom prípade presiahnuť začiatok obdobia nahlasovania. |

**Pozmeňujúci návrh 103**

**Návrh nariadenia**

**Článok 10 – odsek 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 3. Ak sa v rámci overovacieho hodnotenia zistia nesprávne informácie alebo nezrovnalosti s týmto nariadením, overovateľ o tom včas informuje príslušnú spoločnosť. Táto spoločnosť potom opraví nesprávne informácie alebo nezrovnalosti tak, aby sa postup overovania mohol dokončiť včas. | 3. Ak sa v rámci overovacieho hodnotenia zistia nesprávne informácie alebo nezrovnalosti s týmto nariadením, overovateľ o tom včas informuje príslušnú spoločnosť. Táto spoločnosť potom ***bezodkladne*** opraví nesprávne informácie alebo nezrovnalosti tak, aby sa postup overovania mohol dokončiť včas. |

**Pozmeňujúci návrh 104**

**Návrh nariadenia**

**Článok 11 – odsek 2 – písmeno d**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| d) využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou alebo existenciu výnimiek certifikovaných v súlade s článkom 5 ods. 5. | d) využívanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou alebo existenciu výnimiek ***uvedených v článku 5 ods. 3*** certifikovaných v súlade s článkom 5 ods. 5. |

**Pozmeňujúci návrh 105**

**Návrh nariadenia**

**Článok 11 – odsek 3 – písmeno d**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| d) príslušné záznamy o lodi sú úplné a konzistentné. | d) príslušné záznamy o lodi sú úplné***, transparentné*** a konzistentné. |

**Pozmeňujúci návrh 106**

**Návrh nariadenia**

**Článok 12 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s procesom monitorovania a nahlasovania prostredníctvom porovnania nahláseného množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí s odhadmi vychádzajúcimi z údajov o sledovaní lode a charakteristík lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora. Ak sa zistia ***podstatné odchýlky***, overovateľ vykoná ďalšie analýzy. | 1. Overovateľ identifikuje potenciálne riziká súvisiace s procesom monitorovania a nahlasovania prostredníctvom porovnania nahláseného množstva, typu a emisného faktora energie využitej na palube lodí s odhadmi vychádzajúcimi z údajov o sledovaní lode a charakteristík lode, ako je napríklad inštalovaný výkon motora. Ak sa zistia ***významné rozdiely, ktoré by ohrozili dosiahnutie cieľov tohto nariadenia***, overovateľ vykoná ďalšie analýzy. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 107**

**Návrh nariadenia**

**Článok 13 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 akredituje overovateľov na činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vnútroštátny akreditačný orgán. | 1. Podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 akredituje overovateľov na činnosti patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vnútroštátny akreditačný orgán. ***Vnútroštátny akreditačný orgán pravidelne oznamuje Komisii zoznam akreditovaných overovateľov spolu so všetkými príslušnými kontaktnými informáciami.*** |

**Pozmeňujúci návrh 108**

**Návrh nariadenia**

**Článok 13 – odsek 1 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1a. Vnútroštátne akreditačné orgány zabezpečia, aby overovateľ:*** |
| | ***a) mal odborné znalosti v oblasti lodnej dopravy;*** |
| | ***b) bol neustále vybavený značným technickým a podporným personálom zodpovedajúcim počtu plavidiel, ktoré overuje;*** |
| | ***c) bol schopný prideliť každému pracovisku v prípade potreby prostriedky a personál primerané úlohám, ktoré sa majú vykonávať v súlade s rôznymi úlohami uvedenými v kapitole V tohto nariadenia.*** |

**Pozmeňujúci návrh 109**

**Návrh nariadenia**

**Článok 13 – odsek 1 b (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1b. S cieľom vylúčiť potenciálne konflikty záujmov overovateľ nesmie byť v podstatnej miere závislý od jednej spoločnosti, pokiaľ ide o jeho príjmy.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 110**

**Návrh nariadenia**

**Článok 13 – odsek 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením ďalších metód a kritérií akreditácie overovateľov. Metódy spresnené v uvedených delegovaných aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článkoch 10 a 11 a príslušných medzinárodne uznávaných normách. | 3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením ďalších metód a kritérií akreditácie overovateľov ***a zabezpečiť nezávislosť a nestrannosť overovateľa a iných pravidiel na zaručenie nezávislosti a nestrannosti overovateľa***. Metódy spresnené v uvedených delegovaných aktoch sú založené na zásadách overovania uvedených v článkoch 10 a 11 a príslušných medzinárodne uznávaných normách. |

**Pozmeňujúci návrh 111**

**Návrh nariadenia**

**Článok 14 – odsek 1 – písmeno c**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| c) množstvo každého druhu paliva spotrebovaného v kotvisku a na mori; | c) objem každého druhu paliva spotrebovaného v kotvisku a na mori ***vrátane objemu elektriny odobranej na kotvisku na účely navigácie***; |

**Pozmeňujúci návrh 112**

**Návrh nariadenia**

**Článok 14 – odsek 1 – písmeno d**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| d) faktory emisií od zdroja po súprúd pre každý druh paliva spotrebovaného v kotvisku a na mori, rozčlenené podľa emisií od zdroja po palivový tank, emisií od palivového tanku po súprúd a fugitívnych emisií, ktoré sa vzťahujú na všetky relevantné skleníkové plyny; | d) faktory emisií od zdroja po súprúd pre každý druh paliva – ***vrátane elektriny odobranej z pobrežného zásobovania elektrinou*** – spotrebovaného v kotvisku a na mori, rozčlenené podľa emisií od zdroja po palivový tank, emisií od palivového tanku po súprúd a fugitívnych emisií, ktoré sa vzťahujú na všetky relevantné skleníkové plyny; |

**Pozmeňujúci návrh 113**

**Návrh nariadenia**

**Článok 14 – odsek 1 – písmeno e**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| e) objem každého typu náhradného zdroja energie spotrebovanej v kotvisku a na mori. | e) objem každého typu náhradného zdroja energie spotrebovanej v kotvisku a na mori ***vrátane palív, elektriny, veternej a slnečnej energie***. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 114**

**Návrh nariadenia**

**Článok 14 – odsek 1 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1a. Ak sa má z energie použitej na palube vylúčiť dodatočná energia potrebná z dôvodu ľadovej triedy lode, plán monitorovania musí obsahovať aj:*** |
| | ***a) ľadovú triedu lode;*** |
| | ***b) dátum a čas plavby v podmienkach ľadu;*** |
| | ***c) množstvo každého druhu paliva spotrebovaného počas plavby v podmienkach ľadu;*** |
| | ***d) objem každého typu náhradného zdroja energie spotrebovanej počas plavby v podmienkach ľadu;*** |
| | ***e) vzdialenosť preplávanú v podmienkach ľadu;*** |
| | ***f) vzdialenosť prejdenú počas plavby,*** |
| | ***g) množstvo každého druhu paliva spotrebovaného na mori; a*** |
| | ***h) objem každého typu náhradného zdroja energie spotrebovanej na mori.*** |

**Pozmeňujúci návrh 115**

**Návrh nariadenia**

**Článok 14 – odsek 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 2. Spoločnosti ***každoročne*** zaznamenávajú informácie a údaje uvedené v odseku 1 transparentným spôsobom, ***ktorý overovateľovi umožňuje*** overiť súlad s týmto nariadením. | 2. Spoločnosti zaznamenávajú informácie a údaje uvedené v odseku 1 ***včasným a*** transparentným spôsobom, ***pričom ich zostavujú každoročne s cieľom umožniť overovateľovi*** overiť súlad s týmto nariadením. |

**Pozmeňujúci návrh 116**

**Návrh nariadenia**

**Článok 15 – odsek 2 – písmeno c a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***ca) zozbiera informácie poskytnuté podľa článku 14 ods. 3 a predloží ich príslušnému orgánu členského štátu.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 117**

**Návrh nariadenia**

**Článok 15 – odsek 2 – písmeno d**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| ***d) vypočíta výšku pokút uvedených v článku 20 ods. 1 a 2.*** | ***vypúšťa sa*** |

**Pozmeňujúci návrh 118**

**Návrh nariadenia**

**Článok 15 – odsek 3 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***3a. Na základe informácií poskytnutých overovateľom príslušný orgán členského štátu vypočíta výšku sankcií uvedených v článku 20 ods. 1 a 2 a oznámi ju spoločnosti.*** |

**Pozmeňujúci návrh 119**

**Návrh nariadenia**

**Článok 15 – odsek 4 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***4a. Riadiacim orgánom vo vzťahu k lodnej spoločnosti je:*** |
| | ***a) v prípade lodnej spoločnosti registrovanej v členskom štáte – členský štát, v ktorom je daná lodná spoločnosť zaregistrovaná;*** |
| | ***b) v prípade lodnej spoločnosti, ktorá nie je zaregistrovaná v členskom štáte – členský štát s najvyšším odhadovaným počtom zastavení v prístavoch v rámci plavieb, ktoré vykonala daná lodná spoločnosť za posledné dva monitorované roky v rozsahu pôsobnosti stanovenom v článku 2;*** |
| | ***c) v prípade lodnej spoločnosti, ktorá nie je zaregistrovaná v členskom štáte a v predchádzajúcich dvoch monitorovaných rokoch nevykonala žiadnu plavbu patriacu do rozsahu pôsobnosti stanoveného v článku 2, je riadiacim orgánom členský štát, z ktorého lodná spoločnosť začala svoju prvú plavbu patriacu do rozsahu pôsobnosti stanoveného v článku 2.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 120**

**Návrh nariadenia**

**Článok 16 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. ***Komisia vytvorí*** a ***zabezpečí fungovanie elektronickej databázy*** súladu ***na monitorovanie súladu s článkami 4 a 5*** a aktualizuje ju. Databáza súladu sa používa na vedenie záznamov o bilancii súladu lodí a o využívaní mechanizmov flexibility stanovených v článkoch 17 a 18. Je prístupná spoločnostiam, overovateľom, príslušným orgánom a Komisii. | 1. ***Na monitorovanie súladu s článkami 4*** a ***5 Komisia vytvorí elektronickú databázu*** súladu ***integrovanú do systému THETIS-MRV zriadeného nariadením (EÚ) 2015/757, zabezpečí jej fungovanie*** a aktualizuje ju. Databáza súladu sa používa na vedenie záznamov o bilancii súladu lodí***, o využívaní výnimiek stanovených v článku 5 ods. 3*** a o využívaní mechanizmov flexibility stanovených v článkoch 17 a 18 ***a o pokutách uložených podľa článku 20***. Je prístupná spoločnostiam, overovateľom, príslušným orgánom a Komisii. |

**Pozmeňujúci návrh 121**

**Návrh nariadenia**

**Článok 16 – odsek 1 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1a. Spoločnostiam sa povoľuje vkladať nadbytok súladu z lodí, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie a ktoré sú plne poháňané energiou z obnoviteľných zdrojov, ako je veterná alebo solárna energia, pokiaľ sa tieto lode nepoužívajú len na rekreačné účely.*** |

**Pozmeňujúci návrh 122**

**Návrh nariadenia**

**Článok 16 – odsek 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 3. Do 30. apríla každého roka spoločnosť zaznamená do databázy súladu za každú zo svojich lodí informácie uvedené v článku 15 ods. 2, ako ich určil overovateľ, spolu s informáciami umožňujúcimi identifikáciu lode a spoločnosti, ako aj totožnosť overovateľa, ktorý vykonal posúdenie. | 3. Do 30. apríla každého roka spoločnosť zaznamená do databázy súladu za každú zo svojich lodí informácie uvedené v článku 15 ods. 2, ako ich určil ***a vypočítal*** overovateľ***, informácie o využívaní mechanizmov flexibility stanovených v článkoch 17 a 18, o prípadných udelených ročných výnimkách uplatňovaných podľa článku 5 ods. 3***, spolu s informáciami umožňujúcimi identifikáciu lode a spoločnosti, ako aj totožnosť overovateľa, ktorý vykonal posúdenie. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 123**

**Návrh nariadenia**

**Článok 17 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. ***Ak*** má loď za obdobie nahlasovania nadbytok súladu, spoločnosť ho môže vložiť do bilancie súladu tej istej lode za nasledujúce obdobie nahlasovania. Spoločnosť zaznamená do databázy súladu vloženie nadbytku súladu na nasledujúce obdobie nahlasovania za predpokladu, že to jej overovateľ schváli. Po vydaní osvedčenia o súlade s FuelEU už spoločnosť nemôže vkladať nadbytok súladu. | 1. ***Na základe informácií uvedených v článku 15 ods. 2, ak*** má loď za obdobie nahlasovania nadbytok súladu ***so svojou intenzitou skleníkových plynov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, alebo kvótou RFNBO, ako sa uvádza v článku 4a ods. 3***, spoločnosť ho môže vložiť do bilancie súladu tej istej lode za nasledujúce obdobie nahlasovania. Spoločnosť zaznamená do databázy súladu vloženie nadbytku súladu na nasledujúce obdobie nahlasovania za predpokladu, že to jej overovateľ schváli. Po vydaní osvedčenia o súlade s FuelEU už spoločnosť nemôže vkladať nadbytok súladu. ***Nevyužitý nadbytok súladu za nasledujúce obdobie nahlasovania má platnosť tri roky.*** |

**Pozmeňujúci návrh 124**

**Návrh nariadenia**

**Článok 18 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Bilancia súladu dvoch alebo viacerých lodí, ktoré overil ten istý overovateľ, sa môže zlúčiť na účely splnenia požiadaviek uvedených v článku 4. Bilancia súladu lode nesmie byť zahrnutá do viac ako jednej rezervy v tom istom období nahlasovania. | 1. Bilancia súladu ***pre intenzitu skleníkových plynov, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, a kvótu RFNBO, ako sa uvádza v článku 4a ods. 3,*** dvoch alebo viacerých lodí, ktoré overil ten istý overovateľ, sa môže zlúčiť na účely splnenia požiadaviek uvedených v článku 4 ***a článku 4a***. Bilancia súladu lode nesmie byť zahrnutá do viac ako jednej rezervy v tom istom období nahlasovania. |

**Pozmeňujúci návrh 125**

**Návrh nariadenia**

**Článok 20 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Ak má loď 1. mája roku nasledujúceho po období nahlasovania nedostatok súladu, spoločnosť zaplatí ***pokutu***. Overovateľ vypočíta výšku pokuty na základe vzorca uvedeného v prílohe V. | 1. Ak má loď 1. mája roku nasledujúceho po období nahlasovania nedostatok súladu, spoločnosť zaplatí ***nápravnú sankciu***. ***Príslušný orgán členského štátu na základe informácií, ktoré poskytne*** overovateľ, vypočíta výšku pokuty na základe vzorca uvedeného v prílohe V***, pre limity intenzity skleníkových plynov a v prípade potreby kvóty palív z obnoviteľných zdrojov energie nebiologického pôvodu, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, respektíve v článku 4a ods. 3***. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 126**

**Návrh nariadenia**

**Článok 20 – odsek 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 2. Spoločnosť zaplatí pokutu za každé nesúladné zastavenie v prístave. Overovateľ vypočíta výšku pokuty vynásobením sumy 250 EUR megawattmi inštalovaného výkonu na palube a počtom dokončených hodín strávených v kotvisku. | 2. Spoločnosť zaplatí pokutu za každé nesúladné zastavenie v prístave. ***Príslušný orgán členského štátu na základe informácií, ktoré poskytne*** overovateľ, vypočíta výšku pokuty vynásobením sumy 250 EUR ***v cenách z roku 2022*** megawattmi inštalovaného výkonu na palube a počtom dokončených hodín strávených v kotvisku. ***Na účely tohto výpočtu sa za čas potrebný na pripojenie k OPS považujú dve hodiny a tento čas sa štandardne odpočíta od výpočtu počtu dokončených hodín strávených v kotvisku, aby sa zohľadnil čas potrebný na pripojenie k OPS.*** |

**Pozmeňujúci návrh 127**

**Návrh nariadenia**

**Článok 20 – odsek 3 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***3a. Riadiaci štát vo vzťahu k spoločnosti zabezpečí, aby za ktorúkoľvek zo svojich lodí, ktoré majú nedostatky v súlade k 1. júnu roku nahlasovania, po prípadnom potvrdení jeho príslušným orgánom, spoločnosť zaplatila do 30. júna roku nahlasovania sumu rovnajúcu sa pokute vyplývajúcej z uplatňovania vzorcov uvedených v prílohe V časti B.*** |

**Pozmeňujúci návrh 128**

**Návrh nariadenia**

**Článok 20 – odsek 3 b (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***3b. Ak spoločnosť uzatvorí zmluvu s komerčným prevádzkovateľom, v ktorej sa uvádza, že tento prevádzkovateľ je zodpovedný za nákup paliva a prevádzku lode, spoločnosť a tento komerčný prevádzkovateľ prostredníctvom zmluvnej dohody určia, že komerčný prevádzkovateľ je zodpovedný za úhradu nákladov vyplývajúcich z pokút uvedených v tomto článku. Na účely tohto odseku sa zodpovednosť za prevádzku lode chápe ako určenie prepravovaného nákladu, trasy, smerovania a/alebo rýchlosti plavby lode.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 129**

**Návrh nariadenia**

**Článok 20 – odsek 3 c (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***3c. Ak spoločnosť alebo komerčný prevádzkovateľ uzatvorí zmluvu s dodávateľom palív, na základe ktorej je dodávateľ paliva zodpovedný za dodávku konkrétnych palív, táto zmluva musí obsahovať ustanovenia stanovujúce zodpovednosť dodávateľa palív za odškodnenie spoločnosti alebo komerčného prevádzkovateľa za zaplatenie pokút uvedených v tomto článku, ak palivá neboli dodané v súlade s dohodnutými podmienkami. Na účely tohto odseku musia byť palivá dodávané podľa uvedených zmlúv v súlade s ustanoveniami článku 9 ods. 1 písm. b).*** |

**Pozmeňujúci návrh 130**

**Návrh nariadenia**

**Článok 20 – odsek 4**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy V s cieľom upraviť vzorec uvedený v odseku 1 tohto článku a zmeniť výšku paušálnej pokuty stanovenej v odseku 2 tohto článku, ***pričom zohľadní*** vývoj nákladov na energiu. | 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely zmeny prílohy V s cieľom upraviť vzorec uvedený v odseku 1 tohto článku a zmeniť výšku paušálnej pokuty stanovenej v odseku 2 tohto článku, ***hneď, ako*** vývoj nákladov na energiu ***oslabí odrádzajúci účinok existujúcich sankcií. Pokiaľ ide o vzorec uvedený v odseku 1 tohto článku, výsledná pokuta musí byť vyššia ako množstvo a náklady na palivo z obnoviteľných zdrojov a na nízkouhlíkové palivo, ktoré by lode používali, ak by spĺňali požiadavky tohto nariadenia.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 131**

**Návrh nariadenia**

**Článok 21 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Vybrané pokuty uvedené v článku 20 ods. 1 a 2 sa pridelia na podporu spoločných projektov zameraných na rýchle zavádzanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v ***odvetví námornej dopravy***. Projekty financované z prostriedkov vyzbieraných z pokút stimulujú výrobu väčšieho množstva palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív pre ***odvetvie námornej dopravy***, uľahčia výstavbu vhodných zariadení na tankovanie paliva alebo miest pripojenia do elektrickej siete v prístavoch a podporia vývoj, testovanie a zavádzanie najinovatívnejších európskych technológií vo flotile s cieľom dosiahnuť výrazné zníženie emisií. | 1. Vybrané pokuty uvedené v článku 20 ods. 1 a 2 sa pridelia na podporu spoločných projektov zameraných na rýchle zavádzanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v ***námornom odvetví***. Projekty financované z prostriedkov vyzbieraných z pokút stimulujú výrobu väčšieho množstva palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív pre ***námorné odvetvie***, uľahčia výstavbu vhodných zariadení na tankovanie paliva alebo miest pripojenia do elektrickej siete v prístavoch ***alebo v prípade potreby úpravu nadstavby*** a podporia vývoj, testovanie a zavádzanie najinovatívnejších európskych technológií vo flotile s cieľom dosiahnuť výrazné zníženie emisií. |

**Pozmeňujúci návrh 132**

**Návrh nariadenia**

**Článok 21 – odsek 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 2. Príjmy ***získané z pokút*** uvedených v odseku 1 sa pridelia ***inovačnému*** fondu ***uvedenému*** v článku ***10a ods. 8*** smernice 2003/87/ES. Tieto príjmy predstavujú vonkajšie pripísané príjmy v súlade s článkom 21 ods. 5 nariadenia o rozpočtových pravidlách a implementujú sa v súlade s pravidlami, ktoré sa vzťahujú na ***inovačný fond***. | 2. Príjmy ***zo sankcií*** uvedených v odseku 1 sa pridelia ***do*** Fondu ***pre oceány uvedeného*** v článku ***3gab*** smernice 2003/87/ES. Tieto príjmy ***sa vyčlenia pre námorné odvetvie a prispejú k jeho dekarbonizácii. Tieto príjmy*** predstavujú vonkajšie pripísané príjmy v súlade s článkom 21 ods. 5 nariadenia o rozpočtových pravidlách a implementujú sa v súlade s pravidlami, ktoré sa vzťahujú na ***Fond pre oceány***. |

**Pozmeňujúci návrh 133**

**Návrh nariadenia**

**Článok 24 – odsek 1**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Spoločnosti sú oprávnené požiadať o preskúmanie výpočtov a meraní, ktoré im overovateľ predložil podľa tohto nariadenia, vrátane odmietnutia vydať osvedčenie o súlade s FuelEU podľa článku 19 ods. 1. | 1. Spoločnosti sú oprávnené požiadať o preskúmanie výpočtov a meraní, ktoré im ***príslušný orgán členského štátu alebo*** overovateľ predložil podľa tohto nariadenia, vrátane odmietnutia vydať osvedčenie o súlade s FuelEU podľa článku 19 ods. 1. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 134**

**Návrh nariadenia**

**Článok 26 – odsek 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 4 ods. 6, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 sa Komisii udeľuje na neurčito od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. | 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 4 ods. ***4, článku 4a ods.*** 6, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. ***3, článku 9a ods.*** 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 sa Komisii udeľuje na neurčito od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. |

**Pozmeňujúci návrh 135**

**Návrh nariadenia**

**Článok 26 – odsek 3**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 3. Delegovanie právomocí uvedených v článku 4 ods. **7**, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. | 3. Delegovanie právomocí uvedených v článku 4 ods. ***4, článku 4a ods. 6***, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. ***3, článku 9a ods.*** 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. |

**Pozmeňujúci návrh 136**

**Návrh nariadenia**

**Článok 26 – odsek 6**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. **7**, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace. | 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. ***4, článku 4a ods. 6***, článku 5 ods. 4, článku 9 ods. ***3, článku 9a ods.*** 3, článku 13 ods. 3, článku 20 ods. 4 a článku 21 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace. |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 137**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek - 1 (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***-1. Komisia uverejní správu o sociálnych účinkoch tohto nariadenia do 1. januára 2024. Táto správa obsahuje prognózu vplyvu tohto nariadenia na zamestnanosť a potreby odbornej prípravy do roku 2030 a do roku 2050.*** |

**Pozmeňujúci návrh 138**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 – úvodná časť**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| 1. Komisia do 1. januára ***2030*** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch hodnotenia fungovania tohto nariadenia a vývoji technológií a trhu s palivami z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkovými palivami v námornej doprave a o jeho vplyve na odvetvie ***námornej*** dopravy ***v Únii***. Komisia zváži možné zmeny: | 1. Komisia do 1. januára ***2027 a následne každých 5 rokov*** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch hodnotenia fungovania tohto nariadenia a vývoji technológií a trhu s palivami z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkovými palivami v námornej doprave a o jeho vplyve na ***námorné*** odvetvie ***v Únii. V uvedenej správe sa osobitná pozornosť venuje príspevku tohto nariadenia k dosiahnutiu celkových a odvetvových cieľov Únie v oblasti klímy vymedzených v európskom právnom predpise v oblasti klímy k cieľom Únie v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov a energetickej efektívnosti. V uvedenej správe sa hodnotí aj vplyv tohto nariadenia na fungovanie jednotného trhu, konkurencieschopnosť námorného odvetvia, sadzby za nákladnú dopravu a rozsah úniku uhlíka a strát podnikateľských príležitostí. Komisia zároveň vyhodnotí vplyv tohto nariadenia na globálne zníženie emisií skleníkových plynov v odvetví dopravy, ako aj na rozvoj globálnych a regionálnych obchodných tokov.*** Komisia zváži možné zmeny: |

**Pozmeňujúci návrh 139**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 – písmeno a a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***aa) rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, pokiaľ ide o:*** |
| | ***— zníženie prahovej hodnoty hrubej priestornosti uvedenej v článku 2 ods. 1 na 400 GT;*** |
| | ***— rozšírenie podielu energie využitej loďami pri plavbe do tretích krajín a z nich, uvedený v článku 2 písm. c);*** |

**Pozmeňujúci návrh 140**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 – písmeno a b (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***ab) štandardné hodnoty uvedené v prílohe II na základe najpresnejších dostupných vedeckých poznatkov a dôkazov;*** |

**Pozmeňujúci návrh 141**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 – písmeno a c (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***ac) zoznam znečisťujúcich látok, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, najmä možnosť zahrnúť emisie čierneho uhlíka;*** |

**Pozmeňujúci návrh 142**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 – písmeno b**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| b) typov lodí, na ktoré sa vzťahuje článok 5 ods. 1; | b) ***rozšírenia*** typov lodí, na ktoré sa vzťahuje článok 5 ods. 1; |

**Pozmeňujúci návrh 143**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 – písmeno c a (nové)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***ca) metodiku špecifikovanú v prílohe I.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 144**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1a. S cieľom zabezpečiť technologicky neutrálny prístup založený na cieľoch by sa toto nariadenie malo preskúmať a v prípade potreby zmeniť, keďže nové technológie znižovania emisií skleníkových plynov, ako je zachytávanie uhlíka na palube, nové palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá a nové metódy pohonu, ako je veterný pohon, sa stávajú technicky a ekonomicky vyspelými. Komisia priebežne hodnotí vyspelosť rôznych technológií znižovania emisií skleníkových plynov a do 1. januára 2027 predloží Európskemu parlamentu a Rade prvé preskúmanie v tejto súvislosti.*** |

**Pozmeňujúci návrh 145**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 b (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1b. Komisia nepretržite monitoruje množstvo alternatívnych palív sprístupnených lodným spoločnostiam v Únii a svoje zistenia oznámi Európskemu parlamentu a Rade do 1. januára 2027 a potom každých päť rokov do roku 2050. Ak ponuka týchto palív nesplňa dopyt lodných spoločností, ktorý je potrebný na splnenie povinností stanovených v tomto nariadení, Komisia by mala navrhnúť opatrenia na zabezpečenie toho, aby dodávatelia lodných palív v Únii sprístupnili primerané objemy alternatívnych palív lodným spoločnostiam, ktoré zastavujú v prístavoch Únie.*** |

**Pozmeňujúci návrh 146**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 c (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1c. Komisia navrhne zmeny tohto nariadenia v prípade, že Medzinárodná námorná organizácia prijme celosvetové normy intenzity skleníkových plynov na úrovni rovnocennej s týmto nariadením, s cieľom zaistiť plné zosúladenie príslušných ustanovení.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 147**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 d (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1d. Komisia do 1. januára 2027 a každý piaty rok do roku 2050 predkladá Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch komplexného hodnotenia súhrnného makroekonomického vplyvu legislatívneho balíka Fit for 55 ([1a]). V tejto správe sa kladie osobitný dôraz na účinky na konkurencieschopnosť Únie, vytváranie pracovných miest, sadzby nákladnej dopravy, kúpnu silu domácností a rozsah úniku uhlíka.*** |
| | ***([1a]) Oznámenie Komisie (COM(2021)0550 zo 14. júla 2021.*** |

**Pozmeňujúci návrh 148**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 – odsek 1 e (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***1e. Komisia zváži možné zmeny tohto nariadenia na zjednodušenie regulácie. Komisia a príslušné orgány sa neustále prispôsobujú osvedčeným administratívnym postupom a prijímajú všetky opatrenia na zjednodušenie presadzovania tohto nariadenia, čím udržiavajú administratívne zaťaženie vlastníkov lodí, prevádzkovateľov, prístavov a overovateľov na minimálnej úrovni.*** |

**Pozmeňujúci návrh 149**

**Návrh nariadenia**

**Článok 28 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| | ***Článok 28a*** |
| | ***Kompenzačné regulačné zníženie*** |
| | ***V súlade s oznámením o zásade rovnováhy záťaže Komisia do 1. januára 2024 predloží návrhy na kompenzáciu regulačného zaťaženia zavedeného týmto nariadením, zmenou alebo vypustením ustanovení v iných legislatívnych aktoch Únie, ktoré spôsobujú regulačnú záťaž v námornom odvetví.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 150**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – rovnica 1**

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

**Pozmeňujúci návrh 151**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – tabuľka 1 – riadok 6 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

| | |
|---|---|
| ***n fuel*** | ***Počet palív dodaných na loď v referenčnom období*** |

**Pozmeňujúci návrh 152**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – tabuľka 1 – riadok 12 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

| | |
|---|---|
| ***MULTi*** | ***Multiplikátor použitý na palivo z obnoviteľných zdrojov energie nebiologického pôvodu*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 153**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – tabuľka 1 – riadok 19 a (nový)**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| ***Mi, j A*** | ***Upravená hmotnosť špecifického paliva i oxidovaného u spotrebiteľa j [gFuel] v dôsledku plavby v podmienkach ľadu v prípade lode ľadovej triedy IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy ([1a]) a v dôsledku technických vlastností lode ľadovej triedy IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy. Upravená hmotnosť Mi, j A sa v prípade potreby použije v rovnici 1 namiesto hmotnosti Mi, j.***<br>***([1a]) Ďalšie informácie o ľadových triedach sú uvedené v odporúčaní HELCOM 25/7 na adrese http://www.helcom.fi.*** |

**Pozmeňujúci návrh 154**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – odsek 4 – úvodná časť**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| V prípade fosílnych palív sa použijú určené hodnoty uvedené v prílohe II. | V prípade fosílnych palív sa použijú určené hodnoty uvedené v prílohe II***, pokiaľ nie je možné poskytnúť skutočné hodnoty prostredníctvom certifikácie alebo priamych meraní emisií***. |

**Pozmeňujúci návrh 155**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – odsek 4 – pododsek 1 – úvodná časť**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| Na účely tohto nariadenia sa termín $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ v čitateli rovnice 1 nastaví na nulu. | Na účely tohto nariadenia sa termín $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ čitateli rovnice 1 nastaví na nulu.<br>***Výraz MULT v menovateli rovnice (1) sa stanoví na hodnotu multiplikátora RFNBO uvedeného v článku 4a ods. 2 v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. b). Pre všetky ostatné palivá sa multiplikátor stanoví na jeden.*** |

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 156**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – odsek 5**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| Hmotnosť ***paliva*** [$M_i$] sa určí pomocou množstva nahláseného v súlade s rámcom nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2015/757 v prípade plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a to na základe metodiky monitorovania, ktorú si zvolila daná spoločnosť. | Hmotnosť [$M_i$] ***paliva*** sa určí pomocou množstva nahláseného v súlade s rámcom nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2015/757 v prípade plavieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a to na základe metodiky monitorovania, ktorú si zvolila daná spoločnosť. ***Upravená hmotnosť paliva [$M_{iA}$] sa môže použiť namiesto hmotnosti paliva [$M_i$] pre loď, ktorá má ľadovú triedu IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennú ľadovú triedu. Upravená hmotnosť [$M_{i\ A}$] je vymedzená v prílohe Va.*** |

**Pozmeňujúci návrh 157**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – odsek 12**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| Ak sa tým zvýši celková presnosť výpočtu, v súlade s plánom monitorovania uvedeným v článku 6 a po posúdení overovateľom sa môžu použiť iné metódy, ako je napríklad priame meranie $CO_{2eq}$ ***a laboratórne testovanie.*** | Ak sa tým zvýši celková presnosť výpočtu, v súlade s plánom monitorovania uvedeným v článku 6 a po posúdení overovateľom sa môžu použiť iné metódy, ako je napríklad priame meranie $CO_{2(e)}$. |

**Pozmeňujúci návrh 158**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – tabuľka**

*Text predložený Komisiou*

| Trieda palív | WtT | TtW |
|---|---|---|
| Fosílne | Použijú sa určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 tohto nariadenia. | Uhlíkové faktory $CO_2$ nariadenia o MRV sa použijú v prípade palív, pre ktoré je takýto faktor poskytnutý.<br>Pre všetky ostatné emisné faktory sa prípadne môžu použiť určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 v tomto nariadení.<br>Hodnoty certifikované na základe ***laboratórneho testovania alebo*** priamych meraní emisií. |

| Trieda palív | WtT | TtW |
|---|---|---|
| Udržateľné palivá z obnoviteľných zdrojov<br>(biokvapaliny, bioplyny, e-palivá) | Hodnoty $CO_{2eq}$ uvedené v smernici RED II (bez spaľovania) sa prípadne môžu použiť pre všetky palivá, ktorých reťazce výroby sú zahrnuté v smernici RED II.<br>Možno použiť schválenú certifikačnú schému uvedenú v smernici RED II. | V prípade emisných faktorov sa prípadne môžu použiť určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 v tomto nariadení.<br>Hodnoty certifikované na základe ***laboratórneho testovania alebo*** priamych meraní emisií. |
| Ostatné (vrátane elektriny) | Hodnoty $CO_{2eq}$ uvedené v smernici RED II (bez spaľovania) sa prípadne môžu použiť pre všetky palivá, ktorých reťazce výroby sú zahrnuté v smernici RED II.<br>Možno použiť schválenú certifikačnú schému uvedenú v smernici RED II. | V prípade emisných faktorov sa prípadne môžu použiť určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 v tomto nariadení.<br>Hodnoty certifikované na základe ***laboratórneho testovania alebo*** priamych meraní emisií. |

*Pozmeňujúci návrh*

| Trieda palív | WtT | TtW |
|---|---|---|
| Fosílne | Použijú sa určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 tohto nariadenia, ***pokiaľ nie je možné poskytnúť skutočné hodnoty prostredníctvom laboratórneho testovania alebo priamych meraní emisií***. | Uhlíkové faktory $CO_2$ nariadenia o MRV sa použijú v prípade palív, pre ktoré je takýto faktor poskytnutý.<br>Pre všetky ostatné emisné faktory sa prípadne môžu použiť určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 v tomto nariadení.<br>Hodnoty certifikované na základe priamych meraní emisií. |
| Udržateľné palivá z obnoviteľných zdrojov<br>(biokvapaliny, bioplyny, e-palivá) | Hodnoty $CO_{2eq}$ uvedené v smernici RED II (bez spaľovania) sa prípadne môžu použiť pre všetky palivá, ktorých reťazce výroby sú zahrnuté v smernici RED II.<br>Možno použiť schválenú certifikačnú schému uvedenú v smernici RED II ***alebo priame merania emisií***. | V prípade emisných faktorov sa prípadne môžu použiť určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 v tomto nariadení.<br>Hodnoty certifikované na základe priamych meraní emisií. |

**Streda 19. októbra 2022**

| Trieda palív | WtT | TtW |
|---|---|---|
| Ostatné (vrátane elektriny) | Hodnoty $CO_{2eq}$ uvedené v smernici RED II (bez spaľovania) sa prípadne môžu použiť pre všetky palivá, ktorých reťazce výroby sú zahrnuté v smernici RED II.<br>Možno použiť schválenú certifikačnú schému uvedenú v smernici RED II ***alebo priame merania emisií***. | V prípade emisných faktorov sa prípadne môžu použiť určené hodnoty uvedené v tabuľke 1 v tomto nariadení.<br>Hodnoty certifikované na základe priamych meraní emisií. |

**Pozmeňujúci návrh 159**

**Návrh nariadenia**

**Príloha II – odsek 2**

| *Text predložený Komisiou* | *Pozmeňujúci návrh* |
|---|---|
| Emisné faktory biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu sa určujú podľa metodík stanovených v časti C prílohy 5 k smernici (EÚ) 2018/2001. | Emisné faktory biopalív, bioplynu, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych palív vyrobených z odpadu sa určujú podľa metodík stanovených v časti C prílohy 5 k smernici (EÚ) 2018/2001.<br>***Emisné faktory v prípade akýchkoľvek druhov palív sa môžu alternatívne určiť na základe skutočných certifikovaných hodnôt alebo hodnôt stanovených meraním priamych emisií.*** |

**Pozmeňujúci návrh 160**

**Návrh nariadenia**

**Príloha II – tabuľka**

*Text predložený Komisiou*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| bio-LNG<br>hlavné produkty/ odpad/zmes surovín | 0,05 | odkaz na smernicu (EÚ) 2018/2001 | LNG Otto (dvojpalivový motor, stredná rýchlosť) | 2,755<br>MEPC245 (66)<br>nariadenie (EÚ) 2015/757 | ***0,00005*** | ***0,00018*** | 3,1 |
| | | | LNG Otto (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť) | | | | 1,7 |
| | | | LNG Diesel (dvojpalivový motor) | | | | 0,2 |
| | | | LBSI | | | | neuplatňuje sa |

**Streda 19. októbra 2022**

*Pozmeňujúci návrh*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| bio-LNG<br>hlavné produkty/odpad/zmes surovín | 0,05 | odkaz na smernicu (EÚ) 2018/2001 | LNG Otto (dvojpalivový motor, stredná rýchlosť) | 2,755<br>MEPC245 (66)<br>nariadenie (EÚ) 2015/757 | ***0*** | ***0,00011*** | 3,1 |
| | | | LNG Otto (dvojpalivový motor, pomalá rýchlosť) | | | | 1,7 |
| | | | LNG Diesel (dvojpalivový motor) | | | | 0,2 |
| | | | LBSI | | | | neuplatňuje sa |

**Pozmeňujúci návrh 161**

**Návrh nariadenia**

**Príloha II – odsek 8**

*Text predložený Komisiou*

V stĺpci 4 sa uvádzajú emisné hodnoty $CO_{2eq}$ v [$gCO_{2eq}$/MJ]. V prípade fosílnych palív sa použijú ***len*** určené hodnoty z tabuľky. V prípade všetkých ostatných palív (okrem prípadov, ktoré boli výslovne uvedené) sa hodnoty vypočítajú pomocou metodiky alebo určených hodnôt uvedených v smernici (EÚ) 2018/2001 odpočítaných od emisií zo spaľovania a za predpokladu úplnej oxidácie paliva ([33]).

([33]) Odkazuje sa na pojem $e_u$ „emisie z používaných palív“ uvedený v časti C, bode 1 písm. a) prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001.

*Pozmeňujúci návrh*

V stĺpci 4 sa uvádzajú emisné hodnoty $CO_{2eq}$ v [$gCO_{2eq}$/MJ]. V prípade fosílnych palív sa použijú určené hodnoty z tabuľky***, pokiaľ nie je možné poskytnúť skutočné hodnoty prostredníctvom certifikácie alebo meraním priamych emisií***. V prípade všetkých ostatných palív (okrem prípadov, ktoré boli výslovne uvedené) sa hodnoty vypočítajú pomocou metodiky alebo určených hodnôt uvedených v smernici (EÚ) 2018/2001 odpočítaných od emisií zo spaľovania a za predpokladu úplnej oxidácie paliva ([33]).

([33]) Odkazuje sa na pojem $e_u$ „emisie z používaných palív“ uvedený v časti C, bode 1 písm. a) prílohy V k smernici (EÚ) 2018/2001.

**Streda 19. októbra 2022**

**Pozmeňujúci návrh 162**

**Návrh nariadenia**

**Príloha III – tabuľka – riadok 4 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

| | |
|---|---|
| ***Akýkoľvek iný zdroj energie s nulovými emisiami*** | ***Akákoľvek technológia, ktorou sa dosiahne zníženie emisií rovnocenné alebo významnejšie ako zníženie, ktoré by sa dosiahlo využívaním pobrežného zásobovania elektrickou energiou.*** |

**Pozmeňujúci návrh 163**

**Návrh nariadenia**

**Príloha V**

*Text predložený Komisiou*

PRÍLOHA V

VZORCE NA VÝPOČET BILANCIE SÚLADU A POKUTY STANOVENEJ V ČLÁNKU 20 ODS. 1

Vzorec na výpočet bilancie súladu lode

Na účely výpočtu bilancie súladu lode sa uplatňuje tento vzorec:

| | |
|---|---|
| Bilancia súladu [$gCO_{2eq}$/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 $CO_2$ |
| $GHGIE_{target}$ | Limit intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode podľa článku 4 ods. 2 tohto nariadenia |
| $GHGIE_{actual}$ | Ročná priemerná intenzita skleníkových plynov z energie využitej na palube lode vypočítaná za relevantné obdobie nahlasovania |

Vzorec na výpočet pokuty stanovenej v článku 20 ods. 1

Výška pokuty stanovenej v článku 20 ods. 1 sa vypočíta takto:

| | |
|---|---|
| Pokuta = | (Bilancia súladu / $GHGIE_{actual}$) x konverzný faktor z MJ na tony VLSFO (41,0 MJ/kg) x 2 400 EUR |

**Streda 19. októbra 2022**

*Pozmeňujúci návrh*

PRÍLOHA V

VZORCE NA VÝPOČET BILANCIE SÚLADU A NÁPRAVNEJ SANKCIE stanovených v článku 20 ods. 1

**A.** Vzorec na výpočet bilancie súladu lode

***a) Bilancia súladu v súvislosti s intenzitou emisií skleníkových plynov z lode, pokiaľ ide o článok 4 ods. 2***

Na účely výpočtu bilancie súladu lode sa uplatňuje tento vzorec:

| | |
|---|---|
| Bilancia súladu [$gCO_{2eq}$/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 $CO_2$ |
| $GHGIE_{target}$ | Limit intenzity skleníkových plynov z energie využitej na palube lode podľa článku 4 ods. 2 tohto nariadenia |
| $GHGIE_{actual}$ | Ročná priemerná intenzita skleníkových plynov z energie využitej na palube lode vypočítaná za relevantné obdobie nahlasovania |

***b) Bilancia súladu v súvislosti s kvótou palív z obnoviteľných zdrojov energie nebiologického pôvodu (RFNBO), pokiaľ ide o článok 4a ods. 3***

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

***kde:***

| | |
|---|---|
| ***CB_RFNBO*** | ***Bilancia súladu v súvislosti s RFNBO$_{quota}$, pokiaľ ide o článok 4a ods. 3*** |
| ***% RFNBO$_{quota}$*** | ***RFNBO$_{quota}$ ročnej priemernej energie využívanej na palube lode podľa článku 4a ods. 3 tohto nariadenia*** |
| ***% RFNBO$_{actual}$*** | ***Percentuálny podiel priemernej ročnej energie využitej na palube nahlásenej loďou, ktorá je skutočne splnená s RFNBO v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. b)*** |

**B.** Vzorec na výpočet pokuty stanovenej v článku 20 ods. 1

***a) Nápravná sankcia, pokiaľ ide o bilanciu súladu pre intenzitu emisií skleníkových plynov z lode, pokiaľ ide o článok 4 ods. 2***

**Streda 19. októbra 2022**

PRÍLOHA V

VZORCE NA VÝPOČET BILANCIE SÚLADU A NÁPRAVNEJ SANKCIE stanovených v článku 20 ods. 1

Výška pokuty stanovenej v článku 20 ods. 1 sa vypočíta takto:

| | |
|---|---|
| Pokuta = | (Bilancia súladu / $GHGIE_{actual}$) x konverzný faktor z MJ na tony VLSFO (41,0 MJ/kg) x 2 400 EUR |

***b) Nápravná sankcia v súvislosti s kvótou RFNBO, pokiaľ ide o článok 4a ods. 3***

***Výška nápravnej sankcie stanovenej v článku 20 ods. 1a sa vypočíta takto:***

| | |
|---|---|
| ***Nápravná sankcia (RNFBO) =*** | ***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3*** |

***kde:***

| | |
|---|---|
| ***nápravná sankcia*** | ***v EUR*** |
| ***abs(CB_RFNBO)*** | ***je absolútna hodnota bilancie súladu pre RFNBO*** |
| ***Pd*** | ***Cenový rozdiel medzi RFNBO a fosílnymi palivami kompatibilnými s lodnými zariadeniami*** |

**Pozmeňujúci návrh 164**

**Návrh nariadenia**

**Príloha V a (nová)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***PRÍLOHA Va***

***VÝPOČET UPRAVENEJ HMOTNOSTI PALIVA A DODATOČNEJ ENERGIE***

***V prvom rade sa v tejto prílohe opisuje, ako vypočítať upravenú hmotnosť paliva s použitím dodatočnej energie v dôsledku technických vlastností lode ľadovej triedy IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy [1a], a dodatočnej energie, ktorú používa loď ľadovej triedy IC, IB, IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy v dôsledku plavby v podmienkach ľadu. Po druhé, opisuje sa v nej spôsob výpočtu dodatočných energií.***

***Upravená hmotnosť [Mj A]***

***Upravená hmotnosť paliva [Mi A] sa vypočíta na základe dodatočnej energie použitej na plavbu v podmienkach ľadu a dodatočnej energie využitej v dôsledku technických vlastností lode ľadovej triedy IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy. Spoločnosť si môže vybrať, ktorému palivu i sa pridelí dodatočná energia. Vybrané palivo i musí byť jedným z palív, ktoré loď spotrebovala počas obdobia nahlasovania. Množstvo energie zodpovedajúce spotrebovanej hmotnosti paliva i môže byť nižšie ako množstvo dodatočnej energie.***

*Upravená hmotnosť paliva [Mi A] sa vypočíta takto:*

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

*kde Mi total označuje celkovú hmotnosť paliva i, Mi additional due to ice class hmotnosť paliva z dôvodu dodatočnej spotreby energie lode ľadovej triedy IA alebo IA super alebo rovnocennej ľadovej triedy a Mi additional due to ice conditions hmotnosť paliva z dôvodu dodatočnej spotreby energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu.*

*Hmotnosť paliva i predstavujúca dodatočnú spotrebu energie v dôsledku technických vlastností lode ľadovej triedy IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy sa vypočíta pomocou*

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

*kde Eadditional due to ice class je dodatočná spotreba energie v dôsledku technických vlastností lode ľadovej triedy IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy a LCVi je dolná kalorická hodnota paliva i.*

*Podobne sa hmotnosť paliva z dôvodu dodatočnej spotreby energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu vypočíta takto:*

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

*kde Eadditional due to ice class je dodatočná spotreba energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu.*

*Dodatočná energia z dôvodu ľadovej triedy a v dôsledku plavby v podmienkach ľadu*

*Dodatočná spotreba energie v dôsledku technických vlastností lode ľadovej triedy IA alebo IA Super alebo rovnocennej ľadovej triedy sa vypočíta takto:*

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

*kde Evoyages, total označuje celkovú energiu spotrebovanú pri všetkých plavbách a Eadditional due to ice conditions dodatočnú spotrebu energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu.*

*Celková energia spotrebovaná pri všetkých plavbách sa vypočíta pomocou*

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

*kde Mi, voyages, total označuje hmotnosť paliva i spotrebovaného pri všetkých plavbách v rozsahu pôsobnosti nariadenia, LCVi označuje nižšiu kalorickú hodnotu paliva i a E elect., voyages, total označuje množstvo elektrickej energie dodanej lodi spotrebovanej pri všetkých plavbách.*

*Hmotnosť paliva i Mi, voyages, total spotrebovaného pri všetkých plavbách v rozsahu pôsobnosti nariadenia sa vypočíta pomocou*

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

*kde Mi, voyages between MS označuje súhrnnú hmotnosť paliva spotrebovaného počas všetkých plavieb medzi prístavmi podliehajúcimi právomoci členského štátu, Mi, voyages from MS označuje súhrnnú hmotnosť paliva spotrebovaného počas všetkých plavieb z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu a Mi, voyages to MS označuje súhrnnú hmotnosť paliva spotrebovaného počas plavieb do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu. Množstvo spotrebovanej elektrickej energie dodanej lodi E elect., voyages total sa môže vypočítať rovnakým spôsobom.*

*Dodatočná spotreba energie v dôsledku plavby v podmienkach ľadu sa vypočíta takto:*

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

*kde Evoyages, open water označuje energiu spotrebovanú pri plavbách na otvorenom mori a Evoyages, ice conditions, adjusted označuje upravenú energiu spotrebovanú v podmienkach ľadu.*

**Streda 19. októbra 2022**

*Energia spotrebovaná pri plavbách, ktoré zahŕňajú len plavbu na otvorenom mori, sa vypočíta takto:*

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

*kde Evoyages, ice conditions označujú energiu spotrebovanú pri plavbe v podmienkach ľadu, ktorá sa vypočíta takto:*

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

*kde Mi, voyages, ice conditions označuje hmotnosť paliva i spotrebovaného pri plavbe v podmienkach ľadu a Eelect., voyages, total označuje množstvo elektrickej energie dodanej na loď, ktorá sa spotrebovala pri plavbe v podmienkach ľadu.*

*Hmotnosť paliva i spotrebovaného pri plavbe v podmienkach ľadu sa vymedzí takto:*

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

*kde Mi, voyages between MS, ice cond. označuje súhrnnú hmotnosť paliva spotrebovaného loďou, ktorá má ľadovú triedu, pri plavbe v podmienkach ľadu medzi prístavmi podliehajúcimi právomoci členského štátu, Mi, voyages from MS označuje súhrnnú hmotnosť paliva spotrebovaného loďou, ktorá má ľadovú triedu, počas všetkých plavieb v podmienkach ľadu z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu a Mi, voyages to MS označuje súhrnnú hmotnosť paliva spotrebovaného loďou, ktorá má ľadovú triedu, pri plavbe v podmienkach ľadu počas plavieb do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu. Rovnako možno vypočítať množstvo spotrebovanej elektrickej energie dodanej lodi E ice conditions.*

*Upravená energia spotrebovaná v podmienkach ľadu sa vypočíta pomocou*

*1)*

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

*vzdialenosti prej* $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ *be v podmienkach ľadu Dice conditions a spotreby energie na vzdialenosť prejdenú na otvorenom mori .*

*Vzdialenosť prejdená pri plavbe v podmienkach ľadu Dice conditions sa vypočíta takto:*

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

*kde D voyages between MS, ice cond. označuje celkovú vzdialenosť prejdenú pri plavbe v podmienkach ľadu medzi prístavmi podliehajúcimi právomoci členského štátu, D voyages from MS označuje celkovú vzdialenosť pri plavbe v podmienkach ľadu počas všetkých plavieb z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu a D voyages to MS označuje celkovú vzdialenosť pri plavbe v podmienkach ľadu počas plavieb do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu.*

*Posledná uvedená hodnota je vymedzená takto:*

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

*kde E voyages, ice conditions označuje spotrebu energie pri plavbe v podmienkach ľadu a D total celkovú vzdialenosť prejdenú za rok.*

*Celková vzdialenosť prejdená za rok sa vypočíta takto:*

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

*kde D voyages between MS označuje celkovú vzdialenosť prejdenú medzi prístavmi podliehajúcimi právomoci členského štátu, D voyages from MS označuje celkovú vzdialenosť prejdenú počas všetkých plavieb z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu a D voyages to MS označuje celkovú vzdialenosť prejdenú počas plavieb do prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu.*

*([1a]) Ďalšie informácie o ľadových triedach sú uvedené v odporúčaní HELCOM 25/7 na adrese http://www.helcom.fi.*