

Brusel 23. září 2020
(OR. en)

10819/20

Interinstitucionální spis:
2019/0017(COD)

CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57

INFORMATIVNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 za účelem náležitého zohlednění celosvětového systému shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí – výsledek jednání Evropského parlamentu (Brusel 14. až 17. září 2020)

I. ÚVOD

Zpravodajka Jutta Paulusová (Verts/ALE, DE) předložila jménem Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin zprávu obsahující 60 změn (změny 1–60) výše uvedeného návrhu nařízení.

Kromě toho předložila skupina ID šest změn (změny 64–69), skupina ECR předložila 3 změny (změny 61, 63, 81) a skupina GUE/NGL předložila 11 změn (změny 70–80).

II. HLASOVÁNÍ

Při hlasování dne 15. září 2020 přijalo plenární zasedání 67 změn návrhu nařízení (změny 1–60, 72, 74, 76–80). Žádné další změny přijaty nebyly. Přijaté změny jsou uvedeny v příloze.

Po skončení hlasování dne 16. září 2020 byl návrh v souladu s čl. 59 odst. 4 jednacího řádu Evropského parlamentu vrácen Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, čímž se nepodařilo ukončit první čtení v Evropském parlamentu a bylo zahájeno jednání s Radou.

P9_TA-PROV(2020)0219

Celosvětový systém shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí *I**

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 16. září 2020 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 za účelem náležitého zohlednění celosvětového systému shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí (COM(2019)0038 – C9-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění -1 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(-1) Bezprecedentní hrozba vyplývající ze změny klimatu vyžaduje posílení ambicí a zintenzivnění opatření v oblasti klimatu ze strany Unie a na celosvětové úrovni. Unie je odhodlána zvýšit úsilí v boji proti změně klimatu a dosáhnout plnění Pařížské dohody^{1a} v souladu s nejnovějšími dostupnými vědeckými poznatky. Zvláštní zpráva Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) z roku 2018 s názvem „Globální oteplení o 1,5 °C“ potvrdila, že k omezení globálního oteplování pod 1,5°C je nezbytné výrazně snížit emise ve všech odvětvích. IPCC ve své zvláštní zprávě z roku 2019 s názvem „Oceány a kryosféra v měnícím se klimatu“ dále uvedl, že klimatické mechanismy jsou závislé na zdraví oceánů a mořských ekosystémů, které v současnosti čelí

¹ Věc byla vrácena příslušnému výboru pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A9-0144/2020).

globálnímu oteplování, znečištění, nadměrnému využívání mořských zdrojů, přikyselování, odkysličování a erozi pobřeží. IPCC připomíná, že oceány je součástí řešení, jak zmírnit dopady změny klimatu a přizpůsobit se těmto změnám, a zdůrazňuje, že je třeba snížit emise skleníkových plynů a znečištění ekosystémů a posílit přirozené propady uhlíku.

^{1a} Pařížská dohoda (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4).

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(1) Námořní doprava má dopad na **globální klima** v důsledku emisí oxidu uhličitého (CO₂) z **lodní dopravy**. V roce 2015 se na celkových emisích skleníkových plynů z odvětví dopravy v Unii **podílelo** 13 %¹⁵. Mezinárodní námořní doprava zůstává jediným dopravním odvětvím, které není zahrnuto do unijních závazků ke snižování emisí skleníkových plynů.

Pozměňovací návrh

(1) Námořní doprava má dopad na **změnu klimatu, mořskou biologickou rozmanitost, kvalitu ovzduší a veřejné zdraví** v důsledku emisí oxidu uhličitého (CO₂) **a dalších emisí, které produkuje, jako jsou emise metanu, oxidů dusíku, oxidů síry, částic a černého uhlíku**. V roce 2015 se na celkových emisích skleníkových plynů z odvětví dopravy v Unii **podílela** 13 %¹⁵. **Očekává se, že do roku 2050 vzrostou emise z celosvětové lodní dopravy o 50 % až 250 %^{15a}. Pokud nebudou přijata další opatření, předpokládá se, že navzdory tomu, že Mezinárodní námořní organizace (IMO) přijala minimální standardy pro účinnost lodí, se do roku 2050 zvýší emise z námořní dopravy související s EHP o 86 % nad úroveň z roku 1990.** Mezinárodní námořní doprava zůstává jediným dopravním odvětvím, které není zahrnuto do unijních závazků ke snižování emisí skleníkových plynů. **IMO přijala**

dne 13. dubna 2018 výchozí strategii pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí. K provádění této strategie jsou naléhavě potřebná opatření na celosvětové úrovni i na úrovni Unie, která zajistí okamžité přijetí opatření ke snížení emisí z lodní dopravy, přispějí k provádění Pařížské dohody a dosažení cíle klimatické neutrality v celé Unii, aniž by bylo ohroženo úsilí, které v oblasti klimatu vyvíjejí další odvětví.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15a} https://gmni.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Ke **snížování emisí** skleníkových plynů v souladu se **závazkem spoluzákodárců vyjádřeným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842¹⁶ a směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410¹⁷** by měla přispívat všechna odvětví ekonomiky.

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř.

Pozměňovací návrh

(2) Ke **společnému úsilí o dokončení přechodu na nulové čisté emise** skleníkových plynů **co nejdříve a nejpozději do roku 2050** v souladu se **závazky Unie v rámci Pařížské dohody** a **se závěry Evropské rady o změně klimatu ze dne 12. prosince 2019** by měla přispívat všechna odvětví ekonomiky.

věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem posílení nákladově efektivních způsobů snižování emisí a investic do nízkouhlíkových technologií a rozhodnutí (EU) 2015/1814 (Úř. věst. L 76, 19.3.2018, s. 3).*

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) V usnesení Evropského parlamentu z **února 2014** o **rámcí politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030** byly Komise a členské státy **vyzvány k tomu**, aby **stanovily** závazný cíl Unie do roku 2030 pro snížení emisí skleníkových plynů **nejméně o 40 %** v porovnání s úrovní v roce 1990. Evropský parlament rovněž konstatoval, že pokud má Unie spravedlivým podílem přispět k celosvětovému úsilí, **budou** ke snižování emisí skleníkových plynů **muset** přispět všechna hospodářská odvětví.

Pozměňovací návrh

(3) V usnesení Evropského parlamentu ze dne **14. března 2019** o **změně klimatu** **byl velkou většinou podpořen cíl dosažení klimatické neutrality co nejdříve, nejpozději však do roku 2050. Evropský parlament rovněž opakovaně vyzval** Komisi a členské státy, aby **zvýšily** závazný cíl Unie do roku 2030 pro snížení emisí skleníkových plynů **o 55 %** v porovnání s úrovní v roce 1990. Evropský parlament rovněž konstatoval, že pokud má Unie **dosáhnout svých cílů v oblasti klimatu a** spravedlivým podílem přispět k celosvětovému úsilí, **musí** ke snižování emisí skleníkových plynů přispět všechna hospodářská odvětví, **včetně mezinárodní letecké a námořní dopravy. Rychlé úsilí o dekarbonizaci odvětví námořní dopravy je obzvláště důležité s ohledem na prohlášení Parlamentu ze dne 28. listopadu 2019 o stavu klimatické a environmentální nouze.**

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3a) Ve svém usnesení ze dne 28. listopadu 2019 o konferenci OSN o změně klimatu konané v roce 2019 v Madridu (COP25) zdůraznil Evropský parlament potřebu dalších opatření Unie k řešení emisí skleníkových plynů z námořního odvětví vzhledem k pomalému a nedostatečnému pokroku na úrovni IMO. Evropský parlament podpořil zejména začlenění námořní dopravy do systému Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (dále jen „systém EU ETS“), jakož i zavedení standardů pro účinnost lodí na úrovni Unie. Politiky zaměřené na snižování emisí založené na trhu nemohou samy splnit cíle Unie v oblasti snižování emisí a měly by být doplněny závaznými regulačními požadavky v oblasti snižování emisí, které budou řádně prosazovány.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4) Ve svých závěrech ze dne 24. října 2014 Evropská rada potvrdila závazný cíl Unie, jímž je snížit do roku 2030 domácí emise skleníkových plynů alespoň o 40 % oproti roku 1990. Evropská rada také zmínila důležitost snižování emisí skleníkových plynů a rizik souvisejících se závislostí na fosilních palivech v odvětví dopravy a vyzvala Komisi, aby zkoumala další nástroje a opatření pro účely

(4) Ve svých závěrech ze dne 12. prosince 2019^{1a} Evropská rada potvrdila cíl dosažení klimaticky neutrální EU do roku 2050. Evropská rada také zmínila, že veškeré příslušné právní předpisy a politiky EU musí být v souladu s plněním cíle dosáhnout klimatické neutrality a přispívat k němu při současném respektování rovných podmínek.

komplexního a technologicky neutrálního přístupu, mimo jiné v zájmu podpory snížení emisí, obnovitelných zdrojů energie a zvýšení energetické účinnosti v dopravě.

^{1a}<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4a) Námořní doprava je v současnosti jediným odvětvím, na které se výslovně nevztahuje cíl Unie v oblasti snižování emisí ani konkrétní zmírňující opatření. Komise ve svém sdělení ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu uvedla, že má v úmyslu přijmout dodatečná opatření k řešení emisí skleníkových plynů z námořního odvětví, a zejména rozšířit systém EU ETS na odvětví námořní dopravy, regulovat přístup nejvíce znečišťujících lodí do přístavů Unie a zavést povinnost, aby kotvící lodě používaly pobřežní elektřinu. Ve svém návrhu nařízení ze dne 4. března 2020, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima)^{1a}, Komise zdůrazňuje, že pro dosažení klimatické neutrality do roku 2050 je třeba přijmout další opatření, na nichž se budou muset podílet všechna odvětví, neboť se očekává, že stávající politiky sníží do roku 2050 emise skleníkových plynů pouze o 60 %.

^{1a}<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1588581905912&uri=CELEX:52020PC0080>

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4b) Odstranění tržních překážek v námořní dopravě, včetně využívání transparentního a spolehlivého systému monitorování, vykazování a ověřování, má za cíl přispět k zavádění technologií zaměřených na energetickou účinnost a tím ke snížení emisí z námořní dopravy přibližně o 2 % do roku 2030. Aby mohlo námořní odvětví plně přispět k úsilí celého hospodářství o dosažení cíle Unie v oblasti klimatické neutrality, jakož i cílů stanovených pro rok 2030 a dalších případných střednědobých cílů, je nezbytné přijmout další opatření. Nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování je jakožto primární nástroj Unie pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší v námořní dopravě základem pro další opatření. Oblast působnosti uvedeného nařízení by proto měla být rozšířena tak, aby zahrnovala závazné požadavky na společnosti ke snížení jejich emisí skleníkových plynů na dopravu, a je rovněž nezbytné rozšířit systém EU ETS na odvětví námořní dopravy.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Evropský parlament a Rada přijaly v dubnu 2015 nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy²⁰ (dále jen „nařízení o monitorování, vykazování a ověřování“), což bylo završeno v roce 2016 přijetím dvou nařízení²¹ v přenesené pravomoci a dvou prováděcích nařízení²². Cílem nařízení o monitorování, vykazování a ověřování je shromažďovat údaje o emisích z lodní dopravy za účelem další tvorby politik a na podporu snižování emisí poskytováním informací o účinnosti lodí příslušným trhům. Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování ukládá společnostem povinnost od roku 2018 monitorovat, každoročně vykazovat a ověřovat spotřebu paliva, emise CO₂ a energetickou účinnost svých lodí plavících se do přístavů a z přístavů Evropského hospodářského prostoru (EHP). *Vztahuje se* i na emise CO₂ v přístavech EHP. První výkazy emisí *mají* být předloženy do 30. dubna 2019.

Pozměňovací návrh

(6) Evropský parlament a Rada přijaly v dubnu 2015 nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy²⁰ (dále jen „nařízení o monitorování, vykazování a ověřování“), což bylo završeno v roce 2016 přijetím dvou nařízení²¹ v přenesené pravomoci a dvou prováděcích nařízení²². Cílem nařízení o monitorování, vykazování a ověřování je shromažďovat údaje o emisích z lodní dopravy za účelem další tvorby politik a na podporu snižování emisí poskytováním informací o účinnosti lodí příslušným trhům. ***Nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování bylo přijato jako první krok odstupňovaného přístupu k začlenění emisí z námořní dopravy do rámce závazků Unie ke snížení emisí skleníkových plynů a následnému stanovení ceny těchto emisí v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“. Při přijímání nařízení o monitorování, vykazování a ověřování se Komise zavázala, že v souvislosti s budoucími legislativními návrhy týkajícími se emisí z námořní dopravy zváží, jaká další opatření by byla vhodná k zajištění toho, aby toto odvětví spravedlivě přispělo k cílům Unie v oblasti snižování emisí, zejména k možnosti rozšíření systému EU ETS na námořní dopravu.*** Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování ukládá společnostem povinnost od roku 2018 monitorovat, každoročně vykazovat a ověřovat spotřebu paliva, emise CO₂ a energetickou účinnost svých lodí plavících se do přístavů a z přístavů Evropského hospodářského prostoru (EHP). ***Tato povinnost se vztahuje*** i na emise CO₂ v přístavech EHP. První výkazy emisí ***měly*** být předloženy do 30. dubna 2019 ***a***

²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

²¹ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2072 ze dne 22. září 2016 o ověřovacích činnostech a akreditaci ověřovatelů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 5); nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2071 ze dne 22. září 2016, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o metody monitorování emisí oxidu uhličitého a pravidla pro monitorování dalších příslušných informací (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1927 ze dne 4. listopadu 2016 o šablonách pro plány monitorování, výkazy emisí a dokumenty o souladu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 1); prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1928 ze dne 4. listopadu 2016 o určování přepravovaného nákladu pro jiné kategorie lodí, než jsou osobní lodě, lodě typu ro-ro a kontejnerové lodě, podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 22).

²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

²¹ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2072 ze dne 22. září 2016 o ověřovacích činnostech a akreditaci ověřovatelů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 5); nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2071 ze dne 22. září 2016, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o metody monitorování emisí oxidu uhličitého a pravidla pro monitorování dalších příslušných informací (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1927 ze dne 4. listopadu 2016 o šablonách pro plány monitorování, výkazy emisí a dokumenty o souladu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 1); prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1928 ze dne 4. listopadu 2016 o určování přepravovaného nákladu pro jiné kategorie lodí, než jsou osobní lodě, lodě typu ro-ro a kontejnerové lodě, podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 22).

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6a) Snižování emisí z lodní dopravy a jejich dopadu na globální oteplování a znečištění ovzduší by nemělo být uskutečňováno tak, aby při něm docházelo k poškozování biologické rozmanitosti moří, ale mělo by být doprovázeno opatřeními zaměřenými na obnovu mořských a pobřežních ekosystémů postižených odvětvím lodní dopravy, například látkami vypouštěnými do moře, včetně balastové vody, uhlovodíků, těžkých kovů a chemických látek, kontejnery ztracenými v moři a srážkami kytovců.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6b) V odvětví námořní dopravy není majitelem lodi vždy osoba nebo subjekt, který loď komerčně provozuje. Veškeré údaje požadované podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by proto měly být shromažďovány osobou odpovědnou za komerční provoz lodi, jako je provozovatel, nájemce časově pronajímaných plavidel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, a této osobě přiřazeny.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 c (nový)

(6c) Údaje shromážděné podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by měly být využívány k podpoře přechodu na lodě s nulovými emisemi zavedením osvědčení energetické účinnosti pro lodě a ratingové stupnice s cílem umožnit transparentní srovnávání lodí, zejména za účelem prodeje nebo pronájmu, vybízet členské státy k propagování osvědčených postupů a podpoře nejúčinnějších lodí.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 d (nový)

(6d) Komise by měla ve spolupráci s vlastníky lodí, dalšími zúčastněnými stranami a nezávislými odborníky vytvořit evropskou etiku lodní dopravy pro produkty s cílem informovat spotřebitele o dopadu námořní dopravy na životní prostředí v souvislosti s produkty, které zakupují. Tato etika by podpořila environmentální a energetickou transformaci odvětví lodní dopravy tím, že by spolehlivě a transparentně informovala spotřebitele o dobrovolných iniciativách. Podporovala by spotřebitele v tom, aby zakupovali produkty převážené vlastníky lodí, kteří snížili svůj dopad na životní prostředí, například pokud jde o emise skleníkových plynů a znečišťujících látek, hlukové znečištění, nakládání s odpady a vodohospodářství.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 e (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6e) Směrnice Rady 92/106/EHS^{1a} přispívá k omezování emisí z dopravy tím, že podporuje přechod ze silniční nákladní dopravy na druhy dopravy s nižšími emisemi, včetně říčních koridorů s nulovými emisemi. V zájmu zintenzivnění úsilí o podporu multimodální dopravy a zvýšení účinnosti a alternativ s nízkými emisemi je nutné provést revizi této směrnice. Vodní doprava s nulovými emisemi je klíčem k vytvoření udržitelného modálního přechodu ze silničních na vodní cesty, a proto je třeba podpořit investice do infrastruktury pro doplňování paliva a nabíjení ve vnitrozemských přístavech.

^{1a} Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 f (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6f) Unijní přístavy představují díky svému zeměpisnému umístění a hospodářským činnostem strategické uzly v energetické transformaci. Jsou hlavními vstupními body energetických komodit (z hlediska dovozu, skladování nebo distribuce), čím dál častěji se podílejí na rozvoji míst produkce obnovitelné energie a vyvíjejí nové strategie v oblasti

hospodaření s energií a oběhového hospodářství. Unie by proto měla v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu doplnit dekarbonizaci odvětví námořní dopravy strategickým přístupem k přístavům Unie s cílem podpořit jejich úlohu coby prostředníků energetické transformace. Členské státy by měly být vybízeny ke stimulaci rozvoje přístavů s nulovými emisemi a investovat do infrastruktur pro doplňování paliva a nabíjení. To by zajistilo všem občanům žijícím v přístavních a pobřežních oblastech okamžitý zdravotní přínos a omezilo by to negativní dopady na biologickou rozmanitost moře a pobřeží v těchto oblastech, které jsou také rozsáhlými částmi pevniny a některé jsou součástí sítě Natura 2000.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) Článek 22 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování stanoví, že bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálním systému pro monitorování, vykazování a ověřování, Komise nařízení o monitorování, vykazování a ověřování přezkoumá a případně navrhne změny s cílem zajistit **soulad** s takovou mezinárodní dohodou.

Pozměňovací návrh

(7) Článek 22 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování stanoví, že bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálním systému pro monitorování, vykazování a ověřování **nebo o globálních opatřeních ke snížení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy**, Komise nařízení o monitorování, vykazování a ověřování přezkoumá a případně navrhne změny s cílem zajistit **soudržnost** s takovou mezinárodní dohodou. **Je třeba, aby bez ohledu na jakákoli globální opatření byla Unie i nadále ambiciózní a prokázala vedoucí postavení v oblasti klimatu tím, že na svém území zachová nebo přijme přísnější opatření.**

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Podle Pařížské dohody, jež byla přijata na 21. konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC)²³ konané v prosinci 2015, se Unie a členské státy zavázaly k cíli snížení emisí v rámci celého hospodářství. Úsilí o omezení emisí z mezinárodní námořní dopravy je vynakládáno prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace (IMO) a mělo by se podporovat. Organizace IMO přijala²⁴ v říjnu 2016 systém shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí (dále jen „celosvětový systém shromažďování údajů IMO“).

Pozměňovací návrh

(8) Podle Pařížské dohody, jež byla přijata na 21. konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC)²³ konané v prosinci 2015, se Unie a členské státy zavázaly k cíli snížení emisí v rámci celého hospodářství. Úsilí o omezení emisí z mezinárodní námořní dopravy je vynakládáno prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace (IMO) a mělo by se podporovat. Organizace IMO přijala²⁴ v říjnu 2016 systém shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí (dále jen „celosvětový systém shromažďování údajů IMO“). ***Dne 13. dubna 2018 přijala IMO rovněž výchozí strategii týkající se snižování emisí skleníkových plynů z lodí (dále jen „výchozí strategie IMO“), jejímž cílem je co nejdříve omezit zvýšení těchto emisí a snížit je nejméně o 50 % do roku 2050 v porovnání s rokem 2008, a usilovat o to, aby tyto emise byly postupně zcela odstraněny. Současně se členské státy a přidružení členové IMO, včetně všech členských států Unie, zavázali snížit v mezinárodní námořní lodní dopravě do roku 2030 emise CO₂ za jednotku přepravního výkonu v průměru o nejméně 40 % a usilovat o snížení o 70 % do roku 2050. Je proto vhodné zahrnout hlavní prvky původní strategie IMO do práva Unie a nadále konstruktivně spolupracovat s členskými státy IMO s cílem dosáhnout celosvětové dohody o opatřeních ke snížení emisí skleníkových plynů. Společnosti by měly být povinny snížit do roku 2030 své roční emise CO₂ za jednotku přepravního výkonu lineárně o nejméně 40 % na všech lodích, za které odpovídají, ve srovnání s průměrným výkonem podle kategorie lodí stejné***

velikosti a typu podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Základní úroveň pro opatření ke snížení emisí skleníkových plynů by měla být stanovena na základě údajů z databáze THETIS-MVO a systému shromažďování údajů IMO, přičemž by mělo být plně uznáno snížení emisí, které již provedly průkopnické společnosti v oblasti dekarbonizace. Komise by měla přijmout akty v přenesené pravomoci, v nichž vymezí podrobná pravidla pro stanovení základní úrovně, roční faktor snížení pro každou kategorii lodí, pravidla a prostředky pro výpočet a výběr pokut za překročení emisí a jakékoli další pravidlo nezbytné pro plnění a ověřování plnění této povinnosti.

²³ Pařížská dohoda (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4–18).

²⁴ Usnesení IMO MEPC.278 (70), kterým se mění příloha VI úmluvy MARPOL.

²³ Pařížská dohoda (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4–18).

²⁴ Usnesení IMO MEPC.278 (70), kterým se mění příloha VI úmluvy MARPOL.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) S ohledem na současnou existenci těchto dvou systémů monitorování, vykazování a ověřování Komise posoudila podle článku 22 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, jak oba tyto systémy sladit, aby se snížila administrativní zátěž pro lodě při zachování cílů nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Pozměňovací návrh

(9) S ohledem na současnou existenci těchto dvou systémů monitorování, vykazování a ověřování Komise posoudila podle článku 22 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, jak oba tyto systémy sladit, aby se snížila administrativní zátěž pro lodě, **zejména lodě vlastněné malými a středními podniky**, při zachování cílů nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Z posouzení dopadu vyplynulo, že částečné sladění obou systémů monitorování, vykazování a ověřování by mohlo přispět ke snížení administrativní zátěže pro společnosti provozující lodní dopravu, přičemž hlavní cíle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování budou zachovány. Takové částečné sladění by však nemělo měnit správu, oblast působnosti, ověřování, transparentnost ani požadavky na vykazování CO₂ nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, jelikož by to vážně ohrozilo jeho cíle a ovlivnilo jeho schopnost poskytovat informace pro budoucí politická rozhodnutí a podpořit zavádění opatření energetické účinnosti a chování v oblasti lodní dopravy. Jakékoli změny nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by proto měly omezit sladění s celosvětovým systémem shromažďování informací IMO na *oblast definic, parametrů* monitorování, *plánů* monitorování a *šablon* k nim.

Pozměňovací návrh

(10) Z posouzení dopadu vyplynulo, že částečné sladění obou systémů monitorování, vykazování a ověřování by mohlo přispět ke snížení administrativní zátěže pro společnosti provozující lodní dopravu, přičemž hlavní cíle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování budou zachovány. Takové částečné sladění by však nemělo měnit správu, oblast působnosti, ověřování, transparentnost ani požadavky na vykazování CO₂ nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, jelikož by to vážně ohrozilo jeho cíle a ovlivnilo jeho schopnost poskytovat informace pro budoucí politická rozhodnutí a podpořit zavádění opatření energetické účinnosti a chování v oblasti lodní dopravy. Jakékoli změny nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by proto měly omezit sladění s celosvětovým systémem shromažďování informací IMO na *lodě, na něž se vztahuje nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, a na definice, parametry* monitorování, *plány* monitorování a *šablony* k nim.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(12) Měla by být zohledněna ustanovení celosvětového systému shromažďování údajů IMO o údajích, jež mají být monitorovány a každoročně vykazovány, aby se zajistilo, že o činnostech lodí

Pozměňovací návrh

(12) Měla by být zohledněna ustanovení celosvětového systému shromažďování údajů IMO o údajích, jež mají být monitorovány a každoročně vykazovány, aby se zajistilo, že o činnostech lodí

spadajících pod oba systémy budou shromažďovány zjednodušené údaje. Za tímto účelem by měl být vykazován parametr „hrubá nosnost“, *avšak* „množství přepravovaného nákladu“ *by mělo zůstat na dobrovolném základě*. „Doba strávená na moři“ by měla být nahrazena definicí „doby plavby“ stanovenou v rámci celosvětového systému shromažďování údajů IMO. Výpočet „vzdálenosti, kterou loď urazila“ by pak měl být založen na celosvětovém systému shromažďování údajů IMO²⁵, což umožní snížit administrativní zátěž.

²⁵ Usnesení IMO MEPC 282 (70).

spadajících pod oba systémy budou shromažďovány zjednodušené údaje. Za tímto účelem by měl být vykazován parametr „hrubá nosnost“ *spolu s parametrem* „množství přepravovaného nákladu“. „Doba strávená na moři“ by měla být nahrazena definicí „doby plavby“ stanovenou v rámci celosvětového systému shromažďování údajů IMO. Výpočet „vzdálenosti, kterou loď urazila“ by pak měl být založen na celosvětovém systému shromažďování údajů IMO²⁵, což umožní snížit administrativní zátěž.

²⁵ Usnesení IMO MEPC 282 (70).

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(13) Obsah plánů monitorování by měl být zjednodušen, aby zohledňoval celosvětový systém shromažďování údajů IMO, s výjimkou částí plánu, jež jsou nezbytné pro zajištění toho, že podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování budou monitorovány a vykazovány pouze údaje související s Unií. Součástí plánu monitorování by proto měla zůstat veškerá ustanovení týkající se jednotlivých plaveb.

Pozměňovací návrh

(13) Obsah plánů monitorování by měl být zjednodušen, aby zohledňoval celosvětový systém shromažďování údajů IMO, s výjimkou částí plánu, jež jsou nezbytné pro zajištění toho, že podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování budou monitorovány a vykazovány pouze údaje související s Unií. Součástí plánu monitorování by proto měla zůstat veškerá ustanovení týkající se jednotlivých plaveb. *Komise by měla také pomáhat členským státům sdílením znalostí a osvědčených postupů, stejně jako zaváděním nových technologií s cílem snížit administrativní překážky a účinně a bezpečně získávat údaje.*

Pozměňovací návrh 22

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13a) Posouzení dopadu, které Komise provedla v roce 2013, připojené k návrhu nařízení o monitorování, vykazování a ověřování prokázalo účinnost systému EU ETS pro emise z námořní dopravy a stanovilo, že systém EU ETS nebo vyrovnávací fond založený na cíli by mohly představovat možnosti, jak zajistit nezbytné snížení emisí v tomto odvětví. Má-li úsilí Unie v oblasti snižování emisí zahrnovat i námořní lodní dopravu, měla by být směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES^{1a} pozměněna tak, aby zahrnovala i emise z námořní dopravy. Komise by měla přijmout akty v přenesené pravomoci, kterými by stanovila celkové množství povolenek pro námořní dopravu v souladu s ostatními odvětvími a metody přidělování povolenek pro námořní dopravu formou úplné dražby. Při přípravě těchto aktů v přenesené pravomoci by Komise měla aktualizovat posouzení dopadu z roku 2013, zejména s ohledem na cíl snížení emisí skleníkových plynů ve všech odvětvích hospodářství Unie do roku 2030 a cíl klimatické neutrality, jak je stanoveno v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima], a ekonomické dopady z hlediska možných rizik neúmyslného přechodu na jiné druhy dopravy a úniku uhlíku. Komise by měla výsledky tohoto posouzení zveřejnit. Je důležité, aby Unie a její členské státy podporovaly opatření na mezinárodní úrovni zaměřená na snížení dopadu námořní dopravy na změnu klimatu. Komise by měla průběžně sledovat jakýkoli pokrok, kterého IMO dosáhla při přijímání tržního opatření, a v případě přijetí celosvětového tržního opatření by měla zvážit, jak zajistit soulad mezi opatřeními Unie a celosvětovými

opatřeními způsobem, který zachovává environmentální integritu a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13b) Úspěšný přechod na lodní dopravu s nulovými emisemi vyžaduje integrovaný přístup a odpovídající příznivé prostředí pro stimulaci inovací, a to jak na lodích, tak v přístavech. Toto příznivé prostředí zahrnuje veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, technologická a provozní opatření ke zlepšení energetické účinnosti lodí a zavádění udržitelných alternativních paliv, jako je vodík a amoniak, které jsou vyráběny z obnovitelných zdrojů energie, a technologií pohonu s nulovými emisemi, včetně nezbytné infrastruktury pro doplňování paliva a dobíjení v přístavech. Z příjmů získaných z dražby námořních povolenek v rámci systému EU ETS by měl být zřízen oceánský fond s cílem zlepšit energetickou účinnost lodí a podpořit investice zaměřené na dekarbonizaci námořní dopravy, včetně námořní dopravy na krátké vzdálenosti a přístavů. Komise by měla rovněž vypracovat opatření pro regulaci přístupu lodí, které nejvíce znečišťují životní prostředí, do přístavů Unie a povinnost zakotvených lodí na fosilní paliva využívat pobřežní elektřinu nebo alternativní možnosti nulových emisí. Komise by rovněž měla posoudit možnost vyžadovat, aby přístavy zavedly poplatky za prostoje v závislosti na emisích.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13c) Úspěšný přechod k lodím s nulovými emisemi a ekologickým lodím vyžaduje integrovaný přístup v zájmu podpory inovativních opatření zaměřených na ekologické lodě, například pokud jde o konstrukci trupu, nové motory a udržitelná alternativní paliva a větrný pohon, a provozní opatření na snížení spotřeby paliva a tím i emisí, jako je snížení rychlosti nebo lepší plánování trasy, která lze provést v krátkodobém horizontu. Snížení rychlosti, také označováno jako pomalá plavba, bylo v letech 2006 až 2012 testováno v širokém měřítku z důvodu prudkého nárůstu cen paliva: snížení rychlosti o 10 % vedlo ke snížení spotřeby paliva o přibližně 19 %^{1a} a k odpovídajícímu snížení emisí. Tržní opatření, jako je systém EU ETS, podpoří snižování emisí, investice do výzkumu a inovací, zvyšování energetické účinnosti lodí a zavádění udržitelných alternativních paliv a technologií pohonu, včetně nezbytné infrastruktury pro doplňování paliva a dobíjení v přístavech a ve vnitrozemských přístavech.

^{1a} „Dopad mezinárodní lodní dopravy na kvalitu ovzduší a klima v Evropě“, Evropská agentura pro životní prostředí, technická zpráva č. 4/2013.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14a) V zájmu zachování vysoké kvality údajů vykazovaných v registru THETIS-MRV by měly být Evropské agentuře pro námořní bezpečnost (EMSA) uděleny nezbytné pravomoci a zdroje, aby byla schopna kontrolovat zprávy o emisích, které ověřovatel potvrdil jako uspokojivé.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14b) Komise by měla přezkoumat fungování nařízení (EU) 2015/757, přičemž zohlední další zkušenosti získané během provádění tohoto nařízení a celosvětového systému shromažďování údajů IMO a také další relevantní opatření zaměřená na snížení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14c) Námořní doprava je rovněž zdrojem látek znečišťujících ovzduší, jako jsou oxidy síry (SOx), oxidy dusíku (NOx), částice (PM), látky poškozující ozonovou vrstvu nebo těkavé organické látky^{1a}. Emise látek znečišťujících ovzduší mají negativní dopad jak na životní prostředí, tak i na zdraví občanů, zejména těch, kteří žijí nebo pracují v pobřežních oblastech či v blízkosti přístavů. Komise by do června 2021 měla přezkoumat příslušné právní předpisy a předložit konkrétní návrhy na řešení problému emisí znečišťujících ovzduší pocházejících z námořní dopravy. Komise by rovněž měla pracovat na rozšíření kontrolních oblastí emisí oxidů síry (SECA) a kontrolních oblastí emisí oxidů dusíku (NECA) ve všech evropských mořích, včetně Středozemního moře, a dále řešit problém vypouštění odpadní vody z praček plynů a vypouštění jiných látek, jako je balastová voda, uhlovodíky, těžké kovy a chemické látky, do otevřených vod, a problém dopadu těchto látek na biologickou rozmanitost moří.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(15) Cílem nařízení (EU) 2015/757 je monitorovat, vykazovat a ověřovat emise **CO₂** z lodí vplouvajících do přístavů EHP jako **první krok v rámci přístupu postupného snižování emisí** skleníkových plynů. Toho nemohou v dostatečné míře dosáhnout členské státy, ale může toho být z důvodu rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie. Měl by být zohledněn celosvětový systém shromažďování údajů IMO a toto nařízení zajišťuje nepřetržitou

Pozměňovací návrh

(15) Cílem nařízení (EU) 2015/757 je monitorovat, vykazovat a ověřovat emise **skleníkových plynů** z lodí vplouvajících do přístavů EHP **za účelem snížení průměrné intenzity uhlíku na přepravní výkon, včetně významného snížení jejich emisí v kotvišti, a stanovení ceny těchto emisí tak, aby byly emise skleníkových plynů z námořního odvětví snižovány.** Toho nemohou v dostatečné míře dosáhnout členské státy, ale může toho být z důvodu

srovnatelnost a spolehlivost shromážděných údajů na základě jediného souboru požadavků. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie. Měl by být zohledněn celosvětový systém shromažďování údajů IMO a toto nařízení zajišťuje nepřetržitou srovnatelnost a spolehlivost shromážděných údajů na základě jediného souboru požadavků. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15a) Přechod na klimaticky neutrální lodní dopravu zatím nebyl dokončen a související regulační opatření byla prozatím nedostatečná. Přístavy mohou hrát významnou úlohu při dekarbonizaci námořní dopravy. Provozovatelé lodí vplouvajících do přístavů Unie by měli mít povinnost zajistit, například využíváním pobřežní elektřiny, že jejich lodě v kotvištích neprodukují emise skleníkových plynů ani emise znečišťujících látek. Tato povinnost by měla zásadní význam zejména v případech kotvišť v blízkosti městských oblastí, neboť by umožnila snížit dopady znečištění ovzduší na lidské zdraví. Vzhledem k tomu, že v souvislosti s emisemi skleníkových plynů a emisemi znečišťujících látek je dopad jednotlivých lodí rozdílný, by měly být nejvíce znečišťující lodě, včetně velkých osobních lodí, povinny splnit tento požadavek jako první.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15b) Provozovatelé lodí by měli zajistit, provozování plavidla způsobem, který je energeticky co nejúčinnější a kterým se emise udrží na co nejnižší úrovni. Lod'ařské společnosti by měly zajistit prioritně snižování emisí při stavbě nových lodí.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 1 – název (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Změny nařízení (EU) 2015/757

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. -1 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Nařízení (EU) 2015/757 se mění takto:

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. -1 a (nový)

Platné znění

(23) **Systém** Unie pro monitorování, vykazování a ověřování by se **v této fázi neměl vztahovat** na jiné skleníkové plyny, látky s dopadem na klima **ani** látky znečišťující ovzduší, **aby se zabránilo požadavku instalovat** měřicí zařízení, které **není** dostatečně spolehlivé nebo komerčně dostupné, **což by mohlo provádění systému Unie pro monitorování, vykazování a ověřování narušovat.**

Pozměňovací návrh

-1a) Bod odůvodnění 23 se nahrazuje tímto:

„(23) **Systém** Unie pro monitorování, vykazování a ověřování by se **měl rozšířit, aby se vztahoval rovněž** na jiné skleníkové plyny, látky s dopadem na klima **a** látky znečišťující ovzduší, **pokud existuje** měřicí zařízení, které **je** dostatečně spolehlivé nebo komerčně dostupné, **s cílem lépe chránit klima, životní prostředí a lidské zdraví.**“

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. -1 b (nový)

Článek 1

Platné znění

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí **oxidu uhličitého (CO₂)** a dalších příslušných informací pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu, nacházejí se v těchto přístavech nebo

Pozměňovací návrh

-1b) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro přesné monitorování, vykazování a ověřování emisí **skleníkových plynů** a dalších příslušných informací pocházejících z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu, nacházejí se v těchto přístavech nebo

z nich odplouvají, *aby se podpořilo nákladově efektivní* snižování emisí CO₂ z námořní dopravy.

z nich odplouvají. *S cílem přispět k dosažení cíle klimatické neutrality vztahujícího se na celou ekonomiku Unie, definovaného v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima], a s přihlédnutím k výchozí strategii IMO pro snižování emisí skleníkových plynů z lodí, která byla přijata dne 13. dubna 2018, ukládá toto nařízení společností povinnost snížit své roční průměrné emise CO₂ na přepravní výkon v souladu s článkem 12a.“*

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. -1 c (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 2 – odst. 1

Platné znění

1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti **přesahující** 5 000 rejstříkových tun a emise **CO₂**, které vypouštějí při plavbách ze svého posledního přístavu určení do přístavu určení spadajícího do jurisdikce některého členského státu a z přístavu určení spadajícího do jurisdikce některého členského státu do svého příštího přístavu určení, jakož i uvnitř přístavů určení spadajících do jurisdikce některého členského státu.

Pozměňovací návrh

-1c) V článku 2 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení se vztahuje na lodě o hrubé prostornosti 5 000 rejstříkových tun a **více a** emise **skleníkových plynů**, které vypouštějí při plavbách ze svého posledního přístavu určení do přístavu určení spadajícího do jurisdikce některého členského státu a z přístavu určení spadajícího do jurisdikce některého členského státu do svého příštího přístavu určení, jakož i uvnitř přístavů určení spadajících do jurisdikce některého členského státu. “

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. -a (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 3 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

-a) Vkládá se nové písmeno, které zní:

**„aa) „emisemi skleníkových plynů“
uvolňování skleníkových plynů z lodí, jak
je uvedeno v příloze II směrnice
Evropského parlamentu a Rady
2003/87/ES*;**

*** Směrnice Evropského parlamentu a
Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o
vytvoření systému pro obchodování s
povolenkami na emise skleníkových plynů
v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES
(Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).“**

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. -a a (nové)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 3 – odst. 1 – písm. b

Platné znění

Pozměňovací návrh

b) „přístavem určení“ přístav, v němž
loď zastaví, aby naložila či vyložila **náklad**
nebo aby se mohli nalodit či vylodit
cestující; vyloučeny jsou tedy zastávky,
jejichž jediným účelem je doplnění paliva,
získání zásob, vystřídání posádky,

-aa) Písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) „přístavem určení“ přístav, v němž
loď zastaví, aby naložila či vyložila
podstatnou část svého nákladu nebo aby
se mohli nalodit či vylodit cestující;
vyloučeny jsou tedy zastávky, jejichž
jediným účelem je doplnění paliva, získání

přemístění do suchého doku nebo provedení oprav lodě nebo vybavení, zastávky v přístavu z důvodu, že loď potřebuje pomoc nebo je v tísní, překládky z lodě na loď prováděné mimo přístavy a zastávky, jejichž jediným účelem je nalezení útočiště před nepříznivým počasím nebo které jsou nutné z důvodu pátracích a záchranných činností;

zásob, vystřídání posádky, přemístění do suchého doku nebo provedení oprav lodě nebo vybavení, zastávky v přístavu z důvodu, že loď potřebuje pomoc nebo je v tísní, překládky z lodě na loď prováděné mimo přístavy a zastávky, jejichž jediným účelem je nalezení útočiště před nepříznivým počasím nebo které jsou nutné z důvodu pátracích a záchranných činností;“

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 3 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) „společností“ vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal *od vlastníka lodě* odpovědnost za *její* provoz *a zavázal se, že převezme veškeré povinnosti a odpovědnosti uložené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006;*

Pozměňovací návrh

„d) „společností“ vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel; *nájemce časově pronajímaných plavidel* nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal odpovědnost za *obchodní* provoz *lodě od vlastníka lodi a odpovídá za uhrazení paliva spotřebovaného danou lodí;*“

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 3 – odst. 1 – písm. i

i) „dalšími příslušnými informacemi“ informace související s emisemi CO₂ ze spotřeby paliva, s přepravním výkonem a s energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a posoudit efektivitu provozu lodí;

aa) *Písmeno i) se nahrazuje tímto:*

„i) „dalšími příslušnými informacemi“ informace související s emisemi CO₂ ze spotřeby paliva, s přepravním výkonem, s ***dodávkami energie z břehu na loď v době, kdy je loď v doku***, a s energetickou účinností lodí, které umožňují analyzovat vývoj emisí a posoudit efektivitu provozu lodí;“

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 a (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 4 – odst. 1

1. V souladu s články 8 až 12 společnosti u každé ***své lodě*** monitorují a vykazují příslušné parametry během vykazovaného období. Toto monitorování a vykazování provádějí ve všech přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu a u veškerých plaveb do přístavu nebo z přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu.

1a) *V článku 4 se odstavec 1 nahrazuje tímto:*

„1. V souladu s články 8 až 12 společnosti u každé ***z lodí, které obchodně provozují***, monitorují a vykazují příslušné parametry během vykazovaného období. Toto monitorování a vykazování provádějí ve všech přístavech spadajících do jurisdikce některého členského státu a u veškerých plaveb do přístavu nebo z přístavu spadajícího do jurisdikce některého členského státu. “

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 b (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 5 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1b) V článku 5 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„2a. Do 31. prosince 2021 přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění tohoto nařízení upřesněním metod stanovení emisí metanu (CH₄).

Kromě přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v prvním pododstavci Komise do 31. prosince 2021 posoudí a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o tom, jaký mají emise skleníkových plynů, jiné než CO₂ a CH₄, pocházející z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce některého členského státu, nacházejí se v těchto přístavech nebo z nich odplouvají, dopad na celosvětové klima. Tato zpráva bude případně doplněna o legislativní návrh, který se bude zabývat otázkou, jak s těmito emisemi naložit.“

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 – písm. a – bod i a (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 6 – odst. 3 – písm. c a (nové)

ia) vkládá se nové písmeno, které zní:

„ca) emisní faktory pro alternativní paliva, včetně zkapalněného zemního plynu, biopaliv, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu obsahující uhlík, se vyjadřují ekvivalentem CO₂ a zahrnují všechny emise skleníkových plynů a vycházejí z analýzy životního cyklu. Tyto emisní faktory stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem uvedeným v čl. 24 odst. 2;“

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 3 – písm. a

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 9 – odst. 1 – písm. f

f) množství přepravovaného nákladu, dobrovolně;

vypouští se

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 3 a (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 9 – odst. 2 – písm. a

Platné znění

a) **všechny plavby** lodě během
vykazovaného období buď **začínají**, nebo
končí v přístavu spadajícím do jurisdikce
některého členského státu a

Pozměňovací návrh

**3a) V čl. 9 odst. 2 se
písmeno a) nahrazuje tímto:**

„a) **nejméně 90 % plaveb** lodě během
vykazovaného období buď **začíná**, nebo
končí v přístavu spadajícím do jurisdikce
některého členského státu a“

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 4 – písm. a a (nové)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 10 – odst. 1 – písm. j a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**aa) Doplňuje se nové písmeno, které
zní:**

„ja) přepravovaný náklad.“

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 5 – písm. a

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Změní-li se společnost, předchozí společnost předloží Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky co nejdříve po dni provedení změny, avšak nejpozději do **tří měsíců** zprávu, jež zahrnuje stejné prvky jako výkaz emisí, ale omezuje se na období odpovídající činností prováděným v rámci odpovědnosti této společnosti.;

Pozměňovací návrh

„2. Změní-li se společnost, předchozí společnost předloží Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky **v den provedení změny nebo** co nejdříve po dni provedení změny, avšak nejpozději do **jednoho měsíce** zprávu, jež zahrnuje stejné prvky jako výkaz emisí, ale omezuje se na období odpovídající činností prováděným v rámci odpovědnosti této společnosti. **Nová společnost zajistí, aby všechny lodě, za které odpovídá, plnily po zbývající část vykazovaného období po provedení změny požadavky podle tohoto nařízení.**“

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 5 – písm. b a (nové)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 11 – odst. 3 – písm. xi a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) V odst. 3 písm. a) se doplňuje nový bod, který zní:
„xia) přepravovaný náklad;“

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 5 – písm. b (nové)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 11 – odst. 3 – písm. xi b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

bb) V odst. 3 písm. a) se doplňuje nové písmeno, které zní:

„xib) velikost lodě;“

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 5 a (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Kapitola II a (nová) – čl. 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a) Vkládá se nová kapitola, která zní:

„KAPITOLA IIa

SNÍŽENÍ EMISÍ

Článek 12a

Snížení emisí

1. Společnosti sníží lineárně do roku 2030 roční emise CO₂ na přepravní výkon

alespoň o 40 % jako průměr na všech lodích, za něž nesou odpovědnost, ve srovnání s průměrným výkonem podle kategorie lodí stejné velikosti a typu, jak se vykazují podle tohoto nařízení.

2. Pokud v daném roce společnost nedodrží roční snížení uvedené v odstavci 1, uloží Komise finanční sankci, která musí být účinná, přiměřená, odrazující a slučitelná s tržním systémem pro obchodování s emisemi, jako je systém EU ETS. Úhrada sankce za překročení emisí neosvobozuje společnost od povinnosti podle odstavce 1 na období do roku 2030. V případě společností, které nesplnily mezní hodnoty emisí stanovené podle tohoto článku, se použijí ustanovení čl. 20 odst. 3 a 4.

3. Do ... [6 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění tohoto nařízení vymezením kategorií lodí uvedených v odstavci 1, a to stanovením základní úrovně a ročního lineárního redukčního koeficientu, který se má použít pro každou kategorii lodí s využitím údajů z rejstříku THETIS-MRV, včetně povinného parametru „přepřavovaný náklad“, a ze systému shromažďování údajů IMO, přičemž se plně uzná snížení emisí, které již provedly společnosti, které jsou „průkopníky v dekarbonizaci“, za účelem dosažení cíle uvedeného v odstavci 1, stanovením pravidel a prostředků pro výpočet a výběr sankce za překročení emisí uvedené v odstavci 2 a stanovením případných dalších pravidel, která jsou nezbytná pro zajištění souladu s tímto článkem a jeho ověřování.

4. Do 12 měsíců poté, co IMO přijme opatření k provedení výchozí strategie pro snižování emisí skleníkových plynů z lodí, kterou přijala dne 13. dubna 2018, a před tím, než tato opatření nabydou účinku, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí ambice a celkovou ekologickou vyváženost opatření, o nichž rozhodla IMO, včetně

jejich obecného záměru vzhledem k cílům podle Pařížské dohody, k cíli Unie v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 v rámci celé ekonomiky a cíli klimatické neutrality stanovenému v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima].

5. V případě potřeby může Komise ke zprávě uvedené v odstavci 4 připojit legislativní návrh, který předloží Evropskému parlamentu a Radě, jímž změní toto nařízení způsobem, který je v souladu s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu, zejména cílem Unie v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 v rámci celé ekonomiky a cílem klimatické neutrality stanoveným v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima].

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 5 b (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Článek 12 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5b) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 12b

Emise z lodí v kotvištích

Společnosti zajistí, aby nejpozději v roce 2030 žádné lodě, které spadají pod jejich odpovědnost, nevypouštěly v kotvištích emise skleníkových plynů.“

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 5 c (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 1

Platné znění

1. Do 30. června každého roku Komise zpřístupní veřejnosti informace ***o emisích CO₂ vykázaných*** v souladu s článkem 11, jakož i informace stanovené v odstavci 2 tohoto článku.

Pozměňovací návrh

5c) V článku 21 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Do 30. června každého roku Komise zpřístupní veřejnosti informace ***vykázané*** v souladu s článkem 11, jakož i informace stanovené v odstavci 2 tohoto článku. “

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 5 d (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. a

Platné znění

a) identifikaci lodě (název, identifikační číslo lodě podle IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav);

Pozměňovací návrh

5d) V čl. 21 odst. 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) identifikaci lodě (název, ***společnost***, identifikační číslo lodě podle IMO a rejstříkový přístav nebo domovský přístav); “

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 a (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. d

Platné znění

d) celkovou roční spotřebu paliva během plaveb;

Pozměňovací návrh

6a) V čl. 21 odst. 2 se písmeno d) mění takto:

d) celkovou roční spotřebu paliva během plaveb *podle typu paliva*;

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 b (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. k a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6b) V čl. 21 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„ka) velikost lodě.“

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 c (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. k b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6c) V čl. 21 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„kb) celková vzdálenost;“

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 d (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. k c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6d) V čl. 21 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„kc) celková nosnost;“

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 e (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. k d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6e) V čl. 21 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„kd) přepravní výkon;“

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 f (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. k e (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6f) V čl. 21 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„ke) jméno majitele lodi;“

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 g (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 2 – písm. k f (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6g) V čl. 21 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„kf) přepravovaný náklad.“

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 h (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 21 – odst. 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6h) V článku 21 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„6a. EMSA provádí v souladu se svým pracovním programem pro období 2020–2022 další statistické ověřování údajů vykázaných podle čl. 11 odst. 1, aby zajistila konzistentnost poskytovaných údajů.“

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 i (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Článek 21 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6i) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 21a

Označování environmentální výkonnosti lodí

1. Komise na podporu snižování emisí a zvyšování transparentnosti informací zavede celostní systém Unie pro označování environmentální výkonnosti lodí vztahující se na lodě zahrnuté v tomto nařízení.

2. Komise do 1. července 2021 přijme prováděcí akty v souladu s článkem 23 doplňující toto nařízení stanovením podrobných ustanovení pro fungování systému Unie pro označování environmentální výkonnosti lodí i technické normy, na nichž je tento systém založen.“

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 j (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 22 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6j) V článku 22 se zrušuje odstavec 3;

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 k (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Článek 22 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6k) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 22a

Přezkum

- 1. Komise do 31. prosince 2022 přezkoumá fungování tohoto nařízení a zohlední přitom zkušenosti z jeho provádění, ale i další příslušná opatření zaměřená na snížení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a na splnění závazků Unie podle Pařížské dohody. V rámci tohoto přezkumu Komise navrhne další požadavky na snížení jiných emisí skleníkových plynů, než jsou emise CO₂, jakož i na snížení látek znečišťujících ovzduší a omezení vypouštění odpadních vod, a to i z praček plynů, z lodí do otevřených vod. Přezkum rovněž zváží rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na lodě o hrubé prostornosti od 400 do 5000 rejstříkových tun. K přezkumu se v případě potřeby připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.**
- 2. V rámci nadcházejícího přezkumu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU* a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013** Komise rovněž předloží návrh na stanovení závazných cílů pro členské státy, kterými se v námořních a vnitrozemských přístavech zajistí**

dostatečná dodávka elektřiny z pevniny.

** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).*

*** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).“*

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 l (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 23 – odst. 2

Platné znění

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 1. července 2015. Komise vyhotoví zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Pozměňovací návrh

6l) V článku 23 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 2, **čl. 5 odst. 2a, čl. 12a odst. 3**, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 1. července 2015. Komise vyhotoví zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období. “

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 m (nový)

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 23 – odst. 3

Platné znění

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

6m) V článku 23 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2, čl. **5 odst. 2a, čl. 12a odst. 3, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3** kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. “

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 6 n

Nařízení (EU) 2015/757

Čl. 23 – odst. 5

Platné znění

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada

Pozměňovací návrh

6n) V článku 23 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 2, čl. **5 odst. 2a, čl. 12a odst. 3, čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3** vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu

nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce. “

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Článek 1 a (nový)

Směrnice 2003/87/ES

Kapitola II a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 1a

Změny směrnice 2003/87/ES

Směrnice 2003/87/ES se mění takto:

1) Vkládá se nová kapitola, která zní:

„KAPITOLA IIa

NÁMOŘNÍ DOPRAVA

Článek 3ga

Oblast působnosti

Ustanovení této kapitoly se použijí od 1. ledna 2022 na vydání a přidělení povolenek, pokud jde o emise skleníkových plynů pocházející z lodí, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, na který se

vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, nacházejí se v těchto přístavech nebo z nich odplouvají. Pokud dojde ke změně společnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2015/757, je nová společnost povinna získat povolenky na emise skleníkových plynů pouze v souvislosti s obdobím, v němž byly činnosti lodí vykonávány v rámci odpovědnosti této společnosti.*

Článek 3gb

Celkové množství a metoda přidělování povolenek pro námořní dopravu

1. *Do 31. prosince 2020 aktualizuje Komise posouzení dopadů provedené v roce 2013 a doprovodný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013**, který Komise předložila, a přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 za účelem doplnění této směrnice stanovením celkového množství povolenek pro námořní dopravu v souladu s ostatními odvětvími a metodu přidělování povolenek pro námořní dopravu formou úplné dražby, jakož i stanovením zvláštních ustanovení týkajících se členského státu správy. Akty v přenesené pravomoci musí vycházet z nejlepších dostupných údajů a z posouzení dopadů různých možností, včetně dopadů na emise a hospodářského dopadu.*

2. *Články 12 a 16 se na povolenky pro námořní dopravu použijí stejným způsobem jako na povolenky týkající se jiných činností.*

3. *Nejméně 50 % příjmů získaných z dražby povolenek uvedených v odstavci 1 tohoto článku se využije prostřednictvím fondu zřízeného podle článku 3gc.*

4. *Příjmy získané z dražeb povolenek, které se nevyužijí prostřednictvím fondu definovaného v článku 3gc a které jsou přiděleny členským státům, se použijí způsobem, který je v souladu s cíli této směrnice, zejména s cílem bojovat proti změně klimatu v Unii a ve třetích zemích,*

chránit a obnovovat mořské ekosystémy postižené globálním oteplováním a napomoci spravedlivé transformaci v členských státech podpořením přesunu pracovníků, rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovníků, vzdělávání, iniciativ v oblasti hledání zaměstnání a začínajících podniků, a to v dialogu se sociálními partnery. Veškeré informace o využití těchto příjmů se zveřejní.

5. Komise monitoruje provádění této kapitoly a možné trendy ohledně společností snažících se vyhnout se tomu, aby se na ně vztahovaly požadavky této směrnice. Komise případně navrhne opatření, jimiž je možné vyhýbání se této povinnosti předcházet.

Článek 3gc

Fond pro oceány

1. Na období od roku 2022 až 2030 se zřídí fond pro oceány (dále jen „fond“) s cílem zlepšit energetickou účinnost lodí a podpořit investice do inovativních technologií a infrastruktury pro dekarbonizaci námořní dopravy, a to i v pobřežní plavbě a přístavech, a zavádění udržitelných alternativních paliv, jako je vodík a amoniak, které jsou vyráběny z obnovitelných zdrojů energie, a technologií pohonu s nulovými emisemi, včetně technologií založených na využití větru. 20 % příjmů v rámci fondu se použije jako příspěvek k ochraně, obnově a lepší správě mořských ekosystémů, na něž dopadá globální oteplování, jako jsou chráněné mořské oblasti, a na podporu průřezové udržitelné modré ekonomiky, jako je energie z obnovitelných mořských zdrojů. Veškeré investice podporované fondem se zveřejní a musí být v souladu s cíli této směrnice.

2. Odchylně od článku 12 této směrnice mohou námořní dopravní společnosti hradit do fondu roční členský příspěvek v souladu s jejich celkovým objemem emisí vykázaným za předchozí kalendářní rok podle nařízení (EU)

2015/757, aby se omezila administrativní zátěž pro námořní společnosti, včetně malých a středních společností a společností, které v rámci působnosti této směrnice nejsou často aktivní. Fond odevzdá povolenky hromadně jménem námořních dopravních společností, které jsou členy fondu. Vždy do 28. února každého roku stanoví fond výši členského příspěvku na tunu emisí, přičemž tato výše musí být alespoň rovna nejvyšší zaznamenané ceně povolenek na primárních nebo sekundárních trzích v předchozím roce.

3. Fond získá povolenky odpovídající celkovému souhrnnému množství příspěvků uvedených v odstavci 2 tohoto článku za předchozí kalendářní rok a odevzdá je vždy do 30. dubna každého roku do registru zřízeného podle článku 19 této směrnice za účelem jejich následného zrušení. Veškeré informace o příspěvcích se zveřejní.

4. Fond je řízen centrálně prostřednictvím subjektu Unie, jehož struktura řízení je podobná struktuře řízení fondu podle čl. 10a odst. 8 této směrnice. Jeho struktura řízení a proces rozhodování jsou transparentní a inkluzivní, zejména při stanovování prioritních oblastí, kritérií a postupů přidělování grantů. Příslušné zúčastněné strany mají vhodnou poradní úlohu. Veškeré informace o investicích a všechny další relevantní informace o fungování fondu se zpřístupní veřejnosti.

5. Komise jedná s třetími zeměmi o tom, jak mohou také tyto země fond využívat.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 23 s cílem doplnit tuto směrnici, pokud jde o provedení tohoto článku.

Článek 3gd

Podávání zpráv a přezkum Komise týkající se provádění opatření na zmírňování změny klimatu, jež zavedla Mezinárodní

námořní organizace

1. Do 12 měsíců od přijetí celosvětových tržních opatření IMO ke snížení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy a před tím, než se tato opatření začnou uplatňovat, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí ambice a celkovou ekologickou vyváženost těchto opatření, včetně jejich obecného záměru vzhledem k cílům podle Pařížské dohody, k cíli Unie v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 v rámci celé ekonomiky a cíli klimatické neutrality stanovenému v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima]. Tato zpráva zejména zohlední míru účasti na těchto celosvětových opatřeních, jejich vymahatelnost, transparentnost, sankce za neplnění, postupy pro zapojení veřejnosti, využívání kompenzačních kreditů, monitorování, vykazování a ověřování emisí, registry, odpovědnost a pravidla používání biopaliv.

2. V případě potřeby připojí Komise ke zprávě uvedené v odstavci 1 legislativní návrh, který předloží Evropskému parlamentu a Radě, jímž změní tuto směrnice způsobem, který je v souladu s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu, zejména cílem Unie v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 v rámci celé ekonomiky a cílem klimatické neutrality stanoveným v nařízení (EU) .../... [evropský právní rámec pro klima].

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

*** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí*

*skleníkových plynů a podávání dalších
informací na úrovni členských států
a Unie vztahujících se ke změně klimatu
a o zrušení rozhodnutí č. 280/2004/ES
(Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 13).“*
