

V Bruseli 23. septembra 2020
(OR. en)

10819/20

**Medziinštitucionálny spis:
2019/0017(COD)**

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

INFORMAČNÁ POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom náležite zohľadniť globálny systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva – výsledok rokovania Európskeho parlamentu (Brusel, 14. až 17. septembra 2020)

I. ÚVOD

Spravodajkyňa Jutta Paulusová (Verts/ALE, DE) predložila v mene Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín správu, ktorú tvorí 60 pozmeňujúcich návrhov (pozmeňujúce návrhy 1 – 60) k uvedenému návrhu nariadenia.

Skupina ID predložila ďalších 6 pozmeňujúcich návrhov (pozmeňujúce návrhy 64 – 69); skupina ECR 3 pozmeňujúce návrhy (pozmeňujúce návrhy 61, 63, 81) a skupina GUE/NGL 11 pozmeňujúcich návrhov (pozmeňujúce návrhy 70 – 80).

II. HLASOVANIE

Plénum hlasovaním 15. septembra 2020 prijalo 67 pozmeňujúcich návrhov (1 – 60, 72, 74, 76 – 80) k návrhu nariadenia. Neprijali sa žiadne iné pozmeňujúce návrhy. Prijaté pozmeňujúce návrhy sa uvádzajú v prílohe.

Po hlasovaní 16. septembra 2020 sa návrh v súlade s článkom 59 ods. 4 rokovacieho poriadku Európskeho parlamentu vrátil späť Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, čím sa prvé čítanie v Parlamente neuzavrelo a začali sa rokovania s Radou.

P9_TA-PROV(2020)0219

Globálny systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva *I**

Pozmeňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom 16. septembra 2020 k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom náležite zohľadniť globálny systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia
Odôvodnenie -1 (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(-1) Bezprecedentná hrozba, ktorú predstavuje zmena klímy, si vyžaduje zvýšenie ambícií a zintenzívnenie opatrení v oblasti klímy zo strany Únie, ako aj na globálnej úrovni. Únia sa zaviazala zintenzívniť úsilie zamerané na boj proti zmene klímy a na vykonávanie Parížskej dohody^{1a} v súlade s najnovšími dostupnými vedeckými poznatkami. V osobitnej správe medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC) z roku 2018 s názvom Globálne otepľovanie o 1,5 °C sa potvrdilo, že na obmedzenie globálneho otepľovania pod 1,5 °C je rozhodujúce významné zníženie emisií vo všetkých odvetviach. V osobitnej správe IPCC z roku 2019 s názvom Oceán a kryosféra v meniacej sa klíme sa ďalej uvádza, že klimatické mechanizmy závisia od stavu oceánskych a morských ekosystémov, ktoré v súčasnosti čelia globálnemu

¹ Vec bola vrátená gestorskému výboru na medziinštitucionálne rokovania podľa článku 59 ods. 4 štvrtého pododseku (A9-0144/2020).

otepl'ovaniu, znečisteniu, nadmernému využívaniu morskej biodiverzity, acidifikácii, deoxygenácii a pobrežnej erózii. IPCC pripomína, že oceány sú súčasťou riešenia, pokiaľ ide o zmiernenie účinkov zmeny klímy a adaptáciu na ne, a zdôrazňuje, že je potrebné znížiť emisie skleníkových plynov a znečistenie ekosystémov, ako aj podporiť prírodné záchyty uhlíka.

^{1a} Parížska dohoda (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4).

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 1

Text predložený Komisiou

(1) Námorná doprava má vplyv na **globálnu klímu** v dôsledku emisií oxidu uhličitého (CO₂) **z lodnej dopravy**. V roku 2015 dosiahol jej podiel na celkových emisiách skleníkových plynov Únie z dopravy 13 %¹⁵. Medzinárodná námorná lodná doprava zostáva jediným druhom dopravy, na ktorý sa nevzťahuje záväzok Únie znížiť emisie skleníkových plynov.

Pozmeňujúci návrh

(1) Námorná doprava má vplyv na **zmenu klímy, morskú biodiverzitu, kvalitu ovzdušia a verejné zdravie** v dôsledku emisií oxidu uhličitého (CO₂) **a ďalších emisií, ktoré generuje, napríklad metánu, oxidov dusíka, oxidov síry, tuhých častíc a sadzí**. V roku 2015 dosiahol jej podiel na celkových emisiách skleníkových plynov Únie z dopravy 13 %¹⁵. **Očakáva sa, že globálne emisie z námornej dopravy sa do roku 2050 zvýšia o 50 % až 250 %^{15a}. Pokiaľ sa neprijmú ďalšie opatrenia, očakáva sa, že do roku 2050 sa námorné emisie súvisiace s EHP zvýšia o 86 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990, a to aj napriek tomu, že Medzinárodná námorná organizácia (IMO) prijala normy minimálnej efektívnosti lodí.** Medzinárodná námorná lodná doprava zostáva jediným druhom dopravy, na ktorý sa nevzťahuje záväzok Únie znížiť emisie skleníkových plynov. **IMO prijala 13. apríla 2018 svoju počiatočnú stratégiu na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí. Opatrenia na vykonávanie uvedenej stratégie sú naliehavo potrebné na**

celosvetovej úrovni aj na úrovni Únie, aby sa zabezpečilo prijatie okamžitých opatrení na zníženie emisií z námornej dopravy, prispelo sa k vykonávaniu Parížskej dohody a dosiahol sa cieľ klimateckej neutrality v celej Únii bez toho, aby sa oslabilo úsilie v oblasti klímy, ktoré vyvíjajú iné odvetvia.

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://gm.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) V súlade so **záväzkom** *spoluzákonodarcov vyjadreným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842¹⁶ a smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410¹⁷ by k zníženiu emisií skleníkových plynov mali prispievať všetky sektory hospodárstva.*

¹⁶ *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842 z 30. mája 2018 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody, a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 156, 19.6.2018, s. 26).*

¹⁷ *Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410 zo 14. marca 2018, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES s*

Pozmeňujúci návrh

(2) V súlade so **záväzkami Únie** *vyplývajúcimi z Parížskej dohody a so závermi Európskej rady o zmene klímy z 12. decembra 2019 by k spoločnému úsiliu dokončiť prechod na čisté nulové emisie skleníkových plynov čo najskôr, najneskôr však do roku 2050, mali prispievať všetky sektory hospodárstva.*

*cieľom zlepšiť nákladovo efektívne
znižovanie emisií a investície do
nízkouhlíkových technológií a
rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 (Ú. v. EÚ L
76, 19.3.2018, s. 3).*

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) Uznesenie Európskeho parlamentu z februára 2014 o rámci pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030 obsahuje výzvu, aby Komisia a členské štáty stanovili záväzný cieľ EÚ znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov *aspoň o 40 %* v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Európsky parlament tiež uviedol, že ak *sa EÚ* má spravodlivým dielom podieľať na celosvetovom úsilí o zníženie emisií skleníkových plynov, k tomuto znižovaniu musia prispieť všetky sektory hospodárstva.

Pozmeňujúci návrh

(3) Uznesenie Európskeho parlamentu zo 14. marca 2019 o zmene klímy veľkou väčšinou podporilo cieľ dosiahnutia klimateckej neutrality čo najskôr a najneskôr do roku 2050. Európsky parlament takisto opakovane vyzval Komisiu a členské štáty, aby sprísnilí záväzný cieľ *Únie* znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov *na 55 %* v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Európsky parlament tiež uviedol, že ak má *Únia dosiahnuť svoje ciele v oblasti klímy a spravodlivým dielom sa* podieľať na celosvetovom úsilí o zníženie emisií skleníkových plynov, k tomuto znižovaniu musia prispieť všetky sektory hospodárstva vrátane medzinárodnej leteckej a námornej dopravy. Rýchle úsilie o dekarbonizáciu odvetvia námornej dopravy je ešte dôležitejšie so zreteľom na vyhlásenie Európskeho parlamentu z 28. novembra 2019 o núdzovom stave v oblasti klímy a životného prostredia.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 3 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(3a) Európsky parlament vo svojom uznesení z 28. novembra 2019 o Konferencii OSN o zmene klímy 2019 v Madride, Španielsko (COP 25) zdôraznil potrebu ďalších opatrení Únie na riešenie emisií skleníkových plynov z odvetvia námornej dopravy vzhľadom na pomalý a nedostatočný pokrok v IMO. Európsky parlament podporil najmä začlenenie odvetvia námornej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii (ďalej len „EU ETS“), ako aj zavedenie noriem efektívnosti lodí na úrovni Únie. Politiky na zníženie emisií založené na trhu samé o sebe nestačia na dosiahnutie cieľov Únie v oblasti zníženia emisií, a mali by ich doplniť záväzné regulačné požiadavky na zníženie emisií, ktoré sa budú riadne presadzovať.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) Európska rada vo svojich záveroch z 24. októbra 2014 schválila záväzný cieľ EÚ znížiť do roku 2030 svoje emisie skleníkových plynov aspoň o 40 % v porovnaní s rokom 1990. Európska rada tiež uviedla, že je dôležité znížiť emisie skleníkových plynov a riziká súvisiace so závislosťou od fosílnych palív v sektore dopravy a vyzvala Komisiu, aby ďalej skúmala nástroje a opatrenia v záujme dosiahnutia komplexného a technologicky neutrálneho prístupu vrátane presadzovania znižovania emisií, obnoviteľných zdrojov energie a energetickej efektívnosti v doprave.

Pozmeňujúci návrh

(4) Európska rada vo svojich záveroch z 12. decembra 2019^{1a} schválila cieľ dosiahnuť do roku 2050 klimaticky neutrálnu Úniu. Európska rada tiež uviedla, že všetky príslušné právne predpisy a politiky Únie musia byť v súlade s napĺňaním cieľa klimatickej neutrality a musia k nemu prispievať, pričom musia zachovávať rovnaké podmienky pre všetkých.

^{1a}

<https://www.consilium.europa.eu/media/4>

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4a) Námorná doprava je v súčasnosti jediný sektor, na ktorý sa výslovne nevzťahuje cieľ Únie v oblasti znižovania emisií alebo osobitné opatrenia na zmiernenie zmeny klímy. Komisia vo svojom oznámení z 11. decembra 2019 týkajúcom sa Európskej zelenej dohody uviedla svoj zámer prijať dodatočné opatrenia na riešenie emisií skleníkových plynov z odvetvia námornej dopravy, najmä rozšíriť EU ETS na sektor námornej dopravy, regulovať prístup najviac znečisťujúcich lodí do prístavov Únie a zaviesť povinnosť pre kotviace lode, aby využívali elektrinu z pobrežnej elektrickej siete. Komisia vo svojom návrhu zo 4. marca 2020 týkajúcom sa nariadenia, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení nariadenie (EÚ) 2018/1999 (európsky klimatický predpis)^{1a}, potvrdzuje, že je potrebné prijať dodatočné opatrenia na dosiahnutie cieľa klimatickej neutrality do roku 2050 a že prispieť bude musieť každý sektor, keďže sa očakáva, že súčasné politiky znížia emisie skleníkových plynov do roku 2050 len o 60 %.

^{1a}

https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_en.

Pozmeňujúci návrh 8

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4b) Odstránenie trhových prekážok v námornom sektore vrátane použitia transparentného a spoľahlivého systému monitorovania, nahlasovania a overovania má za cieľ prispieť k zavádzaniu energeticky efektívnych technológií, a tým k zníženiu námorných emisií o približne 2 % do roku 2030. Na to, aby námorný sektor v plnej miere prispel k úsiliu celého hospodárstva dosiahnuť cieľ Únie týkajúci sa klimatickej neutrality, ako aj ciele na rok 2030 a ďalšie možné priebežné ciele, je preto potrebné prijať ďalšie opatrenia. Ako hlavný nástroj Únie na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov a znečistenia ovzdušia z námornej dopravy predstavuje nariadenie Únie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní základ pre ďalšie opatrenia. Rozsah pôsobnosti uvedeného nariadenia by sa preto mal rozšíriť tak, aby zahŕňal záväzné požiadavky pre spoločnosti na zníženie svojich emisií skleníkových plynov na prepravnú činnosť, a rovnako je potrebné rozšíriť EU ETS na odvetvie námornej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(6) Európsky parlament a Rada prijali v apríli 2015 nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy²⁰ (ďalej „nariadenie EÚ MNO“), ktoré bolo v roku 2016 doplnené dvomi delegovanými²¹ a dvomi vykonávacími nariadeniami²². Cieľom nariadenia EÚ MNO je zbierať údaje o emisiách z lodnej dopravy na účely ďalšej tvorby politík a podnecovania znižovania emisií, a to poskytovaním informácií o efektívnosti lodí relevantným trhom. Nariadením EÚ MNO sa spoločnostiam ukladá povinnosť každoročne monitorovať, nahlasovať a overovať spotrebu paliva, emisie CO₂ a energetickú efektívnosť lodí na plavbách do a z prístavov v Európskom hospodárskom priestore (EHP). **Táto povinnosť platí** od roku 2018. Vztahuje sa aj na emisie CO₂ v prístavoch EHP. Prvé správy o emisiách **majú** byť predložené do 30. apríla 2019.

Pozmeňujúci návrh

(6) Európsky parlament a Rada prijali v apríli 2015 nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy²⁰ (ďalej „nariadenie EÚ o MNO“), ktoré bolo v roku 2016 doplnené dvomi delegovanými²¹ a dvomi vykonávacími nariadeniami²². Cieľom nariadenia EÚ o MNO je zbierať údaje o emisiách z lodnej dopravy na účely ďalšej tvorby politík a podnecovania znižovania emisií, a to poskytovaním informácií o efektívnosti lodí relevantným trhom. **Nariadenie EÚ o MNO bolo prijaté ako prvý krok v postupnom prístupe s cieľom začleniť emisie z námornej dopravy do záväzkov Únie v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov a následne stanoviť ceny týchto emisií v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“. Pri prijatí nariadenia EÚ o MNO sa Komisia zaviazala zvážiť v kontexte budúcich legislatívnych návrhov o námorných emisiách, ktoré ďalšie kroky by boli vhodné na zabezpečenie toho, aby toto odvetvie spravodlivo prispelo k cieľom Únie v oblasti znižovania emisií, a to najmä možnosť rozšírenia EU ETS na námorný sektor.** Nariadením EÚ o MNO sa spoločnostiam ukladá povinnosť každoročne monitorovať, nahlasovať a overovať spotrebu paliva, emisie CO₂ a energetickú efektívnosť lodí na plavbách do a z prístavov v Európskom hospodárskom priestore (EHP), **a to** od roku 2018. **Táto povinnosť sa** vztahuje aj na emisie CO₂ v prístavoch EHP. Prvé správy o emisiách **mali** byť predložené do 30. apríla 2019 **a Komisia ich uverejnila 30. júna 2019.**

²⁰ 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).

²¹ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2072 o overovacích činnostiach a akreditácii overovateľov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 5); Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2071 z 22. septembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, pokiaľ ide o metódy monitorovania emisií oxidu uhličitého a pravidlá monitorovania ostatných relevantných informácií (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1927 zo 4. novembra 2016 o vzorových formulároch plánov monitorovania, správ o emisiách a dokumentov o zhode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 1 – 21). Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1928 zo 4. novembra 2016 o určení prepravovaného nákladu pre iné kategórie lodí, ako sú osobné lode, lode ro-ro a kontajnerové lode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 22 – 25).

²⁰ 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).

²¹ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2072 o overovacích činnostiach a akreditácii overovateľov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 5); Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2071 z 22. septembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, pokiaľ ide o metódy monitorovania emisií oxidu uhličitého a pravidlá monitorovania ostatných relevantných informácií (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1927 zo 4. novembra 2016 o vzorových formulároch plánov monitorovania, správ o emisiách a dokumentov o zhode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 1 – 21). Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1928 zo 4. novembra 2016 o určení prepravovaného nákladu pre iné kategórie lodí, ako sú osobné lode, lode ro-ro a kontajnerové lode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 22 – 25).

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6a) *Zníženie emisií z lodnej dopravy a ich vplyvu na globálne otepľovanie a znečistenie ovzdušia by sa nemalo vykonávať spôsobom, ktorý poškodzuje morskú biodiverzitu, a mali by ho doplniť opatrenia zacielené na obnovu morských a pobrežných ekosystémov, na ktoré vplýva lodná doprava, napríklad prostredníctvom látok vypúšťaných do morí vrátane balastovej vody, uhl'ovodíkov, ťažkých kovov a chemických látok, kontajnerov stratených na mori a zrážok s veľ'rybotvarými cicavcami.*

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6b) *V námornom sektore nie je vlastník lode vždy rovnaká osoba ako osoba alebo subjekt, ktorý loď komerčne prevádzkuje. Preto by sa všetky údaje požadované na základe nariadenia EÚ o MNO mali zhromažďovať a pripisovať strane zodpovednej za komerčnú prevádzku lode, ako je správca lode, nájomca lode a nájomca lode bez posádky.*

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6c) *Údaje zhromaždené na základe nariadenia EÚ o MNO by sa mali použiť*

na podporu prechodu na lode s nulovými emisiami prostredníctvom zavedenia energetického certifikátu pre lode, ktorý by obsahoval hodnotiacu stupnicu, s cieľom umožniť transparentné porovnanie lodí, najmä ak sú na predaj alebo prenájom, a na podporu členských štátov v propagovaní najlepších postupov a podpore najúčinnějších lodí.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6d) Komisia by v spolupráci s vlastníkmi lodí, ďalšími zainteresovanými stranami a nezávislými odborníkmi mala vytvoriť známku európskej námornej dopravy pre výrobky s cieľom informovať spotrebiteľov o vplyve námornej dopravy na životné prostredie v súvislosti s výrobkami, ktoré kupujú. Takáto známka by podporila environmentálnu a energetickú transformáciu sektora námornej dopravy tým, že by poskytla spoľahlivý a transparentný spôsob, ako informovať spotrebiteľov o dobrovoľných iniciatívach. To by povzbudilo spotrebiteľov, aby kupovali výrobky prepravované vlastníkmi lodí, ktorí znížili ich environmentálny vplyv, napríklad pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov a znečisťujúcich látok, znečistenie hlukom, odpad a hospodárenie s vodou.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6 e (nové)

(6e) Smernica Rady 92/106/EHS^{1a} prispieva k znižovaniu emisií z dopravy podporou prechodu z cestnej nákladnej dopravy na spôsoby dopravy s nižšími emisiami vrátane riečnej nákladnej dopravy s nulovými emisiami. V záujme zintenzívnenia úsilia o podporu multimodálnej dopravy a zvýšenie efektívnosti a alternatív s nízkymi emisiami je potrebná revízia uvedenej smernice. Vodná doprava s nulovými emisiami je kľúč k vytvoreniu udržateľného modálneho prechodu z ciest na vodu, a preto je nevyhnutné podporiť investície do palivovej a nabíjacej infraštruktúry vo vnútrozemských prístavoch.

^{1a} Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6 f (nové)

(6f) Prístavy Únie predstavujú strategické body v rámci energetickej transformácie z dôvodu ich zemepisnej polohy a hospodárskej činnosti. Predstavujú hlavné vstupné body energetických komodít (z hľadiska dovozu, uskladnenia alebo distribúcie), stále viac sa zapájajú do výstavby výrobných miest pre energiu z obnoviteľných zdrojov a vyvíjajú nové

stratégie v oblasti hospodárenia s energiou a obehového hospodárstva. Únia by preto mala v súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody doplniť dekarbonizáciu námorného sektora o strategický prístup k prístavom Únie, aby podporila ich úlohu ako sprostredkovateľov energetickej transformácie. Členské štáty by sa mali podporiť, aby stimulovali rozvoj prístavov s nulovými emisiami a investovali do palivovej a nabíjacej infraštruktúry. Tým by sa zabezpečil okamžitý zdravotný prínos pre všetkých občanov, ktorí žijú v prístavných a pobrežných oblastiach, a zároveň obmedzil negatívny vplyv na morskú a pobrežnú biodiverzitu v takýchto oblastiach, ktoré predstavujú aj rozsiahle pevninské územia, pričom niektoré z nich sú súčasťou sústavy Natura 2000.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

(7) V článku 22 nariadenia EÚ MNO sa uvádza, že Komisia v prípade, že sa dosiahne medzinárodná dohoda o globálnom systéme monitorovania, nahlasovania a overovania **systému emisií skleníkových plynov**, preskúma **toto** nariadenie a v prípade potreby navrhne zmeny s cieľom zabezpečiť súlad s uvedenou medzinárodnou dohodou.

Pozmeňujúci návrh

(7) V článku 22 nariadenia EÚ **o** MNO sa uvádza, že Komisia v prípade, že sa dosiahne medzinárodná dohoda o globálnom systéme monitorovania, nahlasovania a overovania **alebo o globálnych opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy**, preskúma **uvedené** nariadenie a v prípade potreby navrhne zmeny s cieľom zabezpečiť súlad s uvedenou medzinárodnou dohodou. **Bez ohľadu na akékoľvek celosvetové opatrenia je dôležité, aby bola Únia aj nad'alej schopná byť ambiciózna a preukazovala vedúce postavenie v oblasti klímy, a to zachovaním alebo prijatím prísnejších opatrení v rámci Únie.**

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

(8) V rámci Parížskej dohody, ktorá bola prijatá v decembri 2015 na 21. Konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC)²³, Únia a jej členské štáty **stanovili** cieľ zníženia emisií v celom hospodárstve. Úsilie o obmedzenie emisií z medzinárodnej námornej dopravy v súčasnosti prebieha prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie (International Maritime Organization – IMO) a malo by sa podporovať.

Organizácia IMO prijala²⁴ v októbri 2016 systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva („globálny systém zberu údajov IMO“).

Pozmeňujúci návrh

(8) V rámci Parížskej dohody, ktorá bola prijatá v decembri 2015 na 21. Konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC)²³, Únia a jej členské štáty **prijali** cieľ zníženia emisií v celom hospodárstve. Úsilie o obmedzenie emisií z medzinárodnej námornej dopravy v súčasnosti prebieha prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie (International Maritime Organization – IMO) a malo by sa podporovať. IMO prijala²⁴ v októbri 2016 systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva („globálny systém zberu údajov IMO“).

IMO tiež prijala 13. apríla 2018 počiatočnú stratégiu na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí („počiatočná stratégia IMO“), ktorej cieľom je čo najskôr obmedziť tieto emisie a do roku 2050 ich znížiť najmenej o 50 % v porovnaní s rokom 2008, a usilovať sa o ich úplné zastavenie. Členské štáty a pridružení členovia IMO vrátane všetkých členských štátov Únie sa zároveň zaviazali znížiť do roku 2030 emisie CO₂ z prepravnej činnosti v rámci medzinárodnej námornej dopravy v priemere najmenej o 40 %, pričom sa budú usilovať o zníženie o 70 % do roku 2050. Je preto vhodné, aby sa do právnych predpisov Únie zahrnuli kľúčové prvky počiatočnej stratégie IMO a aby sa členské štáty IMO nad'alej konštruktívne zapájali do dosiahnutia globálnej dohody o opatreniach na zníženie emisií skleníkových plynov. Spoločnosti by mali byť povinné lineárne znížiť ročné emisie

CO₂ na prepravnú činnosť do roku 2030 aspoň o 40 % v priemere za všetky lode, za ktoré sú zodpovedné, v porovnaní s priemernou hodnotou na kategóriu lodí rovnakej veľkosti a typu, ako sa vyказuje podľa nariadenia o MNO. Východisková hodnota pre opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov by sa mala stanoviť pomocou údajov z THETIS-MRV a globálneho systému zberu údajov IMO, pričom by sa malo v plnej miere uznať zníženie emisií, ktoré už vykonali spoločnosti ako „priekopníci dekarbonizácie“. Komisia by mala prijať delegované akty s cieľom vymedziť podrobné pravidlá na určenie východiskovej hodnoty, ročného koeficientu zníženia pre každú kategóriu lodí, pravidiel a spôsobov výpočtu a výberu pokút za nadmerné emisie a akéhokoľvek iného pravidla potrebného na dosiahnutie a overenie súladu s touto povinnosťou.

²³ Parížska dohoda (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4 – 18).

²⁴ Uznesenie IMO MEPC.278(70), ktorým sa mení príloha VI k dohovoru MARPOL.

²³ Parížska dohoda (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4 – 18).

²⁴ Uznesenie IMO MEPC.278(70), ktorým sa mení príloha VI k dohovoru MARPOL.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(9) Vzhľadom na súbežnú existenciu dvoch systémov monitorovania, nahlasovania a overovania Komisia podľa článku 22 nariadenia EÚ MNO posúdila spôsob zosúladienia oboch systémov v záujme zníženia administratívneho zaťaženia lodí a zachovania cieľov nariadenia EÚ MNO.

Pozmeňujúci návrh

(9) Vzhľadom na súbežnú existenciu **týchto** dvoch systémov monitorovania, nahlasovania a overovania Komisia podľa článku 22 nariadenia EÚ **o** MNO posúdila spôsob zosúladienia oboch systémov v záujme zníženia administratívneho zaťaženia lodí, **najmä lodí vo vlastníctve MSP**, a zachovania cieľov nariadenia EÚ **o** MNO.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(10) V posúdení vplyvu sa uvádzalo, že čiastočné zosúladenie dvoch systémov monitorovania, nahlasovania a overovania by mohlo prispieť k zníženiu administratívneho zaťaženia lodných spoločností a zároveň zachovať ciele nariadenia EÚ MNO. Čiastočné zosúladenie by *sa* však nemalo **týkať úprav spravovania, rozsahu pôsobnosti, overovania, transparentnosti ani požiadaviek** na nahlasovanie emisií CO₂ **stanovených** v nariadení EÚ MNO, keďže **takéto úpravy** by **viedli** k výraznému oslabeniu cieľov a **ovplyvnili** by schopnosť poskytovať informácie pre budúce rozhodnutia o tvorbe politiky a podnecovať uplatňovanie opatrení a správania súvisiacich s energeticky efektívnou lodnou dopravou. Prípadné zmeny nariadenia EÚ MNO by preto mali obmedziť zosúladenie s globálnym systémom zberu údajov IMO na vymedzenie pojmov, parametre monitorovania, plány a vzorové formuláre monitorovania.

Pozmeňujúci návrh

(10) V posúdení vplyvu sa uvádzalo, že čiastočné zosúladenie dvoch systémov monitorovania, nahlasovania a overovania by mohlo prispieť k zníženiu administratívneho zaťaženia lodných spoločností a zároveň zachovať **klúčové** ciele nariadenia EÚ **o** MNO. **Toto** čiastočné zosúladenie by však nemalo meniť **spravovanie, overovanie, transparentnosť** ani **požiadavky** na nahlasovanie emisií CO₂ **stanovené** v nariadení EÚ **o** MNO, keďže by **to viedlo** k výraznému oslabeniu cieľov a **ovplyvnilo** by **to** schopnosť poskytovať informácie pre budúce rozhodnutia o tvorbe politiky a podnecovať uplatňovanie opatrení a správania súvisiacich s energeticky efektívnou lodnou dopravou. Prípadné zmeny nariadenia EÚ **o** MNO by preto mali obmedziť zosúladenie s globálnym systémom zberu údajov IMO na **lode, na ktoré sa vzťahuje nariadenie EÚ o MNO, a na** vymedzenie pojmov, parametre monitorovania, plány a vzorové formuláre monitorovania.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12) Mali by sa zohľadniť ustanovenia globálneho systému zberu údajov IMO o údajoch, ktoré treba každoročne monitorovať a nahlasovať s cieľom zabezpečiť zber efektívnych údajov o činnostiach lodí, na ktoré sa vzťahujú oba systémy. Na tento účel by sa mal nahlasovať parameter „nosnosť“ **a nahlasovanie parametra** „prepravovaný náklad“ **by malo zostať dobrovoľné**. Parameter „čas na mori“ by mal byť nahradený definíciou „počet hodín plavby“ podľa globálneho systému zberu údajov IMO. Výpočet „precestovanej vzdialenosti“ by mal vychádzať z globálneho systému zberu údajov IMO²⁵ s cieľom znížiť administratívne zaťaženie.

²⁵ Uznesenie IMO MEPC 282 (70).

(12) Mali by sa zohľadniť ustanovenia globálneho systému zberu údajov IMO o údajoch, ktoré treba každoročne monitorovať a nahlasovať, **a to** s cieľom zabezpečiť zber efektívnych údajov o činnostiach lodí, na ktoré sa vzťahujú oba systémy. Na tento účel by sa mal nahlasovať parameter „nosnosť“ **spolu s parametrom** „prepravovaný náklad“. Parameter „čas na mori“ by mal byť nahradený definíciou „počet hodín plavby“ podľa globálneho systému zberu údajov IMO. Výpočet „precestovanej vzdialenosti“ by mal vychádzať z globálneho systému zberu údajov IMO²⁵ s cieľom znížiť administratívne zaťaženie.

²⁵ Uznesenie IMO MEPC 282 (70).

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(13) Mal by sa zefektívniť obsah plánov monitorovania s cieľom zohľadniť globálny systém zberu údajov IMO okrem tých častí plánu, ktoré sú nutné na zabezpečenie toho, aby sa podľa nariadenia EÚ MNO monitorovali a nahlasovali iba údaje súvisiace s EÚ. Preto by všetky ustanovenia „**per voyage**“ mali zostať súčasťou plánu monitorovania.

Pozmeňujúci návrh

(13) Mal by sa zefektívniť obsah plánov monitorovania s cieľom zohľadniť globálny systém zberu údajov IMO okrem tých častí plánu, ktoré sú nutné na zabezpečenie toho, aby sa podľa nariadenia EÚ **o** MNO monitorovali a nahlasovali iba údaje súvisiace s EÚ. Preto by všetky ustanovenia o **monitorovaní** „**za jednotlivé plavby**“ mali zostať súčasťou plánu monitorovania. **Komisia by tiež mala pomáhať členským štátom výmenou odborných znalostí a osvedčených postupov, ako aj implementáciou nových technológií s cieľom zmenšiť administratívne prekážky a efektívne a bezpečne získavať údaje.**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(13a) Posúdenie vplyvu, ktoré Komisia vykonala v roku 2013 a ktoré sprevádzalo návrh nariadenia EÚ o MNO, preukázalo účinnosť EU ETS pre emisie z námornej dopravy a určilo systém EU ETS alebo kompenzačný fond založený na cieľoch ako možnosti, ktoré by mohli zabezpečiť potrebné zníženie emisií v tomto odvetví. V záujme zahrnutia námornej dopravy do úsilia Únie o zníženie emisií by sa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES^{1a} mala zmeniť tak, aby sa vzťahovala na emisie z námornej dopravy. Komisia by mala prijať delegované akty na stanovenie celkového množstva kvót pre námornú dopravu v súlade s ďalšími odvetviami, ako aj metódy prideľovania kvót pre námornú dopravu výlučne formou aukcií. Pri príprave týchto delegovaných aktov by Komisia mala aktualizovať posúdenie vplyvu z roku 2013, najmä s cieľom zohľadniť cieľ Únie v oblasti zníženia emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 a cieľ týkajúci sa klimatickej neutrality, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) .../... [európsky klimatický predpis], ako aj hospodársky vplyv, a to aj z hľadiska možných rizík neplánovaných modálnych zmien a úniku uhlíka. Komisia by mala zverejniť výsledky uvedeného posúdenia. Je dôležité, aby Únia a jej členské štáty podporovali opatrenia na medzinárodnej úrovni s cieľom znížiť klimatický vplyv námornej dopravy. Komisia by mala pravidelne preskúmať akýkoľvek pokrok smerom k prijatiu opatrenia IMO založeného na trhu, a v prípade prijatia globálneho opatrenia založeného na trhu by mala

zvážiť, ako zabezpečiť súlad medzi opatreniami Únie a globálnymi opatreniami spôsobom, ktorý zachová environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 13 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(13b) Úspešný prechod na námornú dopravu s nulovými emisiami si vyžaduje integrovaný prístup a vhodné prostredie umožňujúce stimuláciu inovácií tak na lodiach, ako aj v prístavoch. Takéto priaznivé prostredie zahŕňa verejné a súkromné investície do výskumu a inovácií, technologické a prevádzkové opatrenia na zlepšenie energetickej efektívnosti lodí a zavádzanie udržateľných alternatívnych palív, ako je vodík a amoniak, ktoré sa vyrábajú z obnoviteľných zdrojov energie, a technológií pohonu s nulovými emisiami vrátane potrebnej palivovej a nabíjacej infraštruktúry v prístavoch. Z výnosov z aukcií námorných kvót v rámci EU ETS by sa mal zriadiť Oceánsky fond s cieľom zlepšiť energetickú efektívnosť lodí a podporiť investície podporujúce dekarbonizáciu námornej dopravy vrátane príbrežnej námornej dopravy a prístavov. Komisia by mala vypracovať aj opatrenia na reguláciu prístupu lodí, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, do prístavov Únie a na uloženie povinnosti zakotveným lodiam na fosílna palivá, aby využívali elektrinu z pobrežnej siete alebo alternatívne možnosti s nulovými emisiami. Komisia by mala posúdiť aj možnosť vyžadovať od prístavov, aby

*zaviedli poplatky za preстоje (demurrage)
v závislosti od emisií.*

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia Odôvodnenie 13 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(13c) Úspešný prechod na lode s nulovými emisiami a ekologické lode si vyžaduje integrovaný prístup na podporu inovačných opatrení v prospech ekologickejších lodí, napríklad pokiaľ ide o konštrukciu trupu, nové motory a udržateľné alternatívne palivá a veterný pohon, a operatívne opatrenia, ktoré je možné vykonať v krátkom čase, na zníženie spotreby paliva, a tým aj emisií, ako je zníženie rýchlosti alebo lepšie plánovanie trasy. Zníženie rýchlosti, známe aj ako pomalá plavba, sa vo veľkej miere testovalo medzi rokmi 2006 a 2012 v dôsledku prudkého nárastu cien paliva: zníženie rýchlosti o 10 % viedlo k zníženiu spotreby o približne 19 %^{1a} a príslušnému zníženiu emisií. Opatrenia založené na trhu, ako EU ETS, podporia zníženie emisií a investície do výskumu a inovácie s cieľom zlepšiť energetickú efektívnosť lodí a zavádzanie udržateľných alternatívnych palív a technológií pohonu vrátane potrebnej palivovej a nabíjacej infraštruktúry v prístavoch a vnútrozemských prístavoch.

^{1a} *Vplyv medzinárodnej lodnej dopravy na kvalitu ovzdušia a zmenu klímy v Európe, Európska environmentálna agentúra, Technická správa č. 4/2013.*

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14a) S cieľom zachovať vysokú kvalitu údajov uvádzaných v registri THETIS-MRV by sa Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (EMSA) mali udeliť potrebné právomoci a zdroje, aby mohla kontrolovať správy o emisiách, ktoré overovatelia overili ako uspokojivé.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14b) Komisia by mala preskúmať fungovanie nariadenia (EÚ) 2015/757 s prihliadnutím na skúsenosti získané pri vykonávaní uvedeného nariadenia a globálneho systému zberu údajov IMO, ako aj na ďalší príslušný vývoj zameraný na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14c) Námorná doprava je aj zdrojom látok znečisťujúcich ovzdušie, ako sú oxidy síry (SOx), oxidy dusíka (NOx), tuhé častice (PM), látky poškodzujúce ozónovú vrstvu a prchavé organické zlúčeniny^{1a}. Látky znečisťujúce ovzdušie vplývajú na životné prostredie aj zdravie občanov, najmä tých, ktorí žijú alebo pracujú v pobrežných alebo prístavných oblastiach. Komisia by mala do júna 2021 preskúmať príslušné právne predpisy a predložiť konkrétne návrhy na riešenie problému emisií znečisťujúcich ovzdušie z námornej dopravy. Komisia by mala pracovať aj na rozšírení oblastí kontroly emisií síry (SECA) a oblastí kontroly emisií NOx (NECA) vo všetkých európskych moriach, a to aj v Stredozemnom mori, a ďalej riešiť problém vypúšťania vody z práčok plynov a vypúšťania ďalších látok, napríklad balastovej vody, uhlíkovodíkov, ťažkých kovov a chemických látok, do otvorených vôd, ako aj problém vplyvu takýchto látok na morskú biodiverzitu.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

(15) Cieľom nariadenia (EÚ) 2015/757 je monitorovať, nahlasovať a overovať emisie **CO₂** z lodí, ktoré **sa** zastavujú v prístavoch EHP, **ako prvý krok v rámci postupného znižovania** emisií skleníkových plynov. Nedá sa to uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu a účinkov skôr na úrovni Únie. Mal by sa zohľadniť globálny systém zberu údajov IMO a týmto nariadením sa zaručuje kontinuita, pokiaľ ide o porovnateľnosť a spoľahlivosť zozbieraných údajov na

Pozmeňujúci návrh

(15) Cieľom nariadenia (EÚ) 2015/757 je monitorovať, nahlasovať a overovať emisie **skleníkových plynov** z lodí, ktoré zastavujú v prístavoch EHP, **aby sa znížila ich priemerná uhlíková náročnosť na prepravnú činnosť, a to aj významným znížením ich emisií počas kotvenia, a oceniť tieto emisie tak, aby sa znížili** emisie skleníkových plynov **z námorného odvetvia**. Nedá sa to uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu a účinkov skôr na úrovni Únie.

základe jednotného súboru požiadaviek. Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

Mal by sa zohľadniť globálny systém zberu údajov IMO a týmto nariadením sa zaručuje kontinuita, pokiaľ ide o porovnateľnosť a spoľahlivosť zozbieraných údajov na základe jednotného súboru požiadaviek. Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 15 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15a) Prechod na klimaticky neutrálnu lodnú dopravu sa ešte neuskutočnil a regulačné opatrenia v tejto súvislosti boli doteraz nedostatočné. Prístavy môžu zohrávať významnú úlohu pri dekarbonizácii námornej dopravy. Prevádzkovatelia lodí vstupujúcich do prístavov Únie by mali byť povinní zabezpečiť, napríklad prostredníctvom pripojenia na pobrežnú elektrickú sieť, aby ich lode v kotvisku nevypúšťali emisie skleníkových plynov alebo látok znečisťujúcich ovzdušie. To je obzvlášť dôležité v prípade kotvísk v blízkosti mestských oblastí, a to v záujme zníženia účinkov znečistenia ovzdušia na ľudské zdravie. Vzhľadom na rozdielny vplyv lodí v súvislosti s emisiami skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie by sa od najviac znečisťujúcich lodí vrátane veľkých osobných lodí malo vyžadovať v prvom rade splnenie uvedenej požiadavky.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 15 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15b) Prevádzkovatelia lodí by mali zabezpečiť, aby prevádzkovali plavidlá energeticky čo najúčinnnejšie a udržali emisie na čo najnižšej úrovni. Staviteľia lodí by mali zabezpečiť, aby zníženie emisií bolo prioritou pri stavbe nových lodí.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia
Článok 1 – názov (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Zmeny nariadenia (EÚ) 2015/757

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia
Článok 1 – odsek -1 (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Nariadenie (EÚ) 2015/757 sa mení takto:

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia
Článok 1 – odsek -1 a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Odôvodnenie 23

(23) *Na ostatné skleníkové plyny, látky ovplyvňujúce klímu alebo látky znečisťujúce ovzdušie by sa systém MRV Únie v tejto fáze nemal vzťahovať, aby sa predišlo požiadavkám na inštaláciu meracích zariadení, ktoré nie sú dostatočne spoľahlivé ani komerčne dostupné, čo by bránilo používaniu tohto systému.*

-1a. Odôvodnenie 23 sa nahrádza takto:

„(23) *Systém MRV Únie by sa mal rozšíriť, aby zahrnul aj ostatné skleníkové plyny, látky ovplyvňujúce klímu a látky znečisťujúce ovzdušie, pre ktoré existujú dostatočne spoľahlivé alebo komerčne dostupné meracie zariadenia, a to v záujme lepšej ochrany klímy, životného prostredia a ľudského zdravia.*“

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek -1 b (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 1

Článok 1

Predmet úpravy

S cieľom podporiť znižovanie emisií oxidu uhličitého (CO₂) z námornej dopravy nákladovo efektívnym spôsobom sa týmto nariadením stanovujú pravidlá presného monitorovania, nahlasovania a overovania emisií CO₂ a ostatných relevantných informácií od lodí, ktoré prichádzajú do prístavov, nachádzajú sa v prístavoch alebo odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu.

-1b. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá presného monitorovania, nahlasovania a overovania emisií skleníkových plynov a ostatných relevantných informácií od lodí, ktoré prichádzajú do prístavov, nachádzajú sa v prístavoch alebo odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu. S cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality celého hospodárstva Únie, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) .../... [európsky klimatický predpis], pričom sa zohľadňuje počiatočná stratégia IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí, prijatá 13. apríla 2018, sa týmto nariadením ukladajú spoločnostiam

povinnosti s cieľom znížiť ich ročné priemerné emisie CO₂ na prepravnú činnosť v súlade s článkom 12a.“

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek -1 c (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 2 – odsek 1

Platný text

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na lode s hrubou priestornosťou **nad** 5 000 Gt v súvislosti s emisiami **CO₂** vypustenými počas ich plavieb z posledného prístavu zastavenia do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu a z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do ďalšieho prístavu zastavenia, ako aj počas plavieb v prístavoch zastavenia **podliehajúcimi** právomoci členského štátu.

Pozmeňujúci návrh

-1c. V článku 2 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Toto nariadenie sa vzťahuje na lode s hrubou priestornosťou 5 000 Gt **a viac** v súvislosti s emisiami **skleníkových plynov** vypustenými počas ich plavieb z posledného prístavu zastavenia do prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu a z prístavu zastavenia podliehajúceho právomoci členského štátu do ďalšieho prístavu zastavenia, ako aj počas plavieb v prístavoch zastavenia **podliehajúcich** právomoci členského štátu.“

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 – písmeno -a (nové)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 3 – odsek 1 – písmeno a (nové)

-a) vkladá sa toto písmeno:

„aa) „emisie skleníkových plynov“ znamenajú uvoľňovanie skleníkových plynov uvedených v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES* z lodí;

*** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).“**

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 – písmeno -a a (nové)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 3 – odsek 1 – písmeno b

Platný text

b) „prístav zastavenia“ je prístav, kde sa loď zastaví, aby naložila alebo vyložila **náklad** alebo **cestujúcich**, s výnimkou zastávok určených výhradne na účely doplnenia paliva, zásob, odpočinku posádky, zastávky v suchom doku alebo opráv lode a/alebo jej vybavenia, zastávok v prístave, ak loď potrebuje pomoc alebo je v núdzovej situácii, transferov z lode na loď mimo prístavu a zastávok s výlučným cieľom nájsť útočisko pred nepriaznivým

Pozmeňujúci návrh

-aa) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) „prístav zastavenia“ je prístav, kde sa loď zastaví, aby naložila alebo vyložila **podstatnú časť svojho nákladu** alebo **aby sa nalodili alebo vylodili cestujúci**, s výnimkou zastávok určených výhradne na účely doplnenia paliva, zásob, odpočinku posádky, zastávky v suchom doku alebo opráv lode a/alebo jej vybavenia, zastávok v prístave, ak loď potrebuje pomoc alebo je v núdzovej situácii, transferov z lode na loď mimo prístavu a zastávok s výlučným

počasím alebo zastávok potrebných v rámci pátracích a záchranných akcií;

cieľom nájsť útočisko pred nepriaznivým počasím alebo zastávok potrebných v rámci pátracích a záchranných akcií;“

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 – písmeno a

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 3 – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) „spoločnosť“ je majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je napríklad manažér alebo ***prenajímateľ*** lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku a ***súhlasila s tým, že prevezme všetky záväzky a povinnosti vyplývajúce z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006;***

Pozmeňujúci návrh

„d) „spoločnosť“ je majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je napríklad manažér, ***nájomca lode*** alebo ***nájomca*** lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej ***komerčnú*** prevádzku a ***je zodpovedná za úhradu nákladov na palivo spotrebované lod'ou;***“

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

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

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 3 – odsek 1 – písmeno i

Platný text

i) „ostatné relevantné informácie“ sú informácie súvisiace s emisiami CO₂

Pozmeňujúci návrh

aa) písmeno i) sa nahrádza takto:

„i) „ostatné relevantné informácie“ sú informácie súvisiace s emisiami CO₂

spôsobenými spotrebou paliva,
s prepravnými činnosťami a energetickou
efektívnosťou lodí, ktoré umožňujú
analýzu emisných trendov a hodnotenie
výkonnosti lodí;

spôsobenými spotrebou paliva,
s prepravnými činnosťami, **s dodávkami
energie z pobrežia na loď počas kotvenia**
a energetickou efektívnosťou lodí, ktoré
umožňujú analýzu emisných trendov
a hodnotenie **vlastností** lodí;“

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 4 – odsek 1

Platný text

1. V súlade s článkami 8 až 12 spoločnosti za každú **svoju** loď monitorujú a nahlasujú relevantné parametre počas obdobia nahlasovania. Spoločnosti vykonávajú uvedené monitorovanie a nahlasovanie v každom prístave podliehajúcom právomoci členského štátu a v súvislosti s každou plavbou do prístavu alebo z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu.

Pozmeňujúci návrh

1a. V článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. V súlade s článkami 8 až 12 spoločnosti za každú loď, **ktorej komerčná prevádzka je pod ich kontrolou,** monitorujú a nahlasujú relevantné parametre počas obdobia nahlasovania. Spoločnosti vykonávajú uvedené monitorovanie a nahlasovanie v každom prístave podliehajúcom právomoci členského štátu a v súvislosti s každou plavbou do prístavu alebo z prístavu podliehajúceho právomoci členského štátu.“

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 b (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 5 – odsek 2 a (nový)

1b. V článku 5 sa dopĺňa tento odsek:

„2a. Do 31. decembra 2021 Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 23 s cieľom doplniť toto nariadenie spresnením metód určovania emisií metánu (CH₄).

Okrem prijatia delegovaných aktov uvedených v prvom pododseku Komisia do 31. decembra 2021 posúdi globálny klimatický vplyv emisií skleníkových plynov iných ako CO₂ a CH₄ z lodí, ktoré prichádzajú do prístavov, nachádzajú sa v prístavoch alebo odchádzajú z prístavov podliehajúcich právomoci členského štátu, a predloží o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade. K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh zaoberajúci sa otázkou, ako riešiť tieto emisie.“

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 – bod 2 – písmeno a – bod i a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 6 – odsek 3 – písmeno c a (nové)

ia) vkladá sa toto písmeno:

„ca) emisné faktory pre alternatívne palivá vrátane skvapalneného zemného plynu, biopalív, palív z obnoviteľných

zdrojov nebiologického pôvodu s obsahom uhlíka sa vyjadrujú ekvivalentom CO₂, zahŕňajú všetky skleníkové plyny a vychádzajú z posudzovania životného cyklu. Tieto emisné faktory určí Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2;“

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 3 – písmeno a

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 9 – odsek 1 – písmeno f

Text predložený Komisiou

f) prepravovaný náklad (dobrovoľný údaj);

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 3 a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 9 – odsek 2 – písmeno a

Platný text

a) **všetky plavby** lode počas obdobia nahlasovania **začnú** alebo **skončia** v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu, a

Pozmeňujúci návrh

3a. V článku 9 ods. 2 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) **najmenej 90 % plavieb** lode počas obdobia nahlasovania **sa začne** alebo **skončí** v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu, a“

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 4 – písmeno a a (nové)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 10 – odsek 1 – písmeno j a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) dopĺňa sa toto písmeno:

„ja) **prepravovaný náklad.**“

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 – písmeno a

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 11 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Ak dôjde k zmene spoločnosti, predchádzajúca spoločnosť **zašle** Komisii a orgánom štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, čo najbližšie ku dňu dokončenia zmeny, nie však neskôr ako **tri mesiace** po takomto dni, správu, ktorá obsahuje rovnaké **časti** ako správa o emisiách, je **však** obmedzená na obdobie zodpovedajúce činnostiam vykonávaným v rámci jej zodpovednosti.

„2. Ak dôjde k zmene spoločnosti, predchádzajúca spoločnosť **predloží** Komisii a orgánom štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, **v deň dokončenia zmeny alebo** čo najbližšie ku dňu dokončenia zmeny, nie však neskôr ako **jeden mesiac** po takomto dni správu, ktorá obsahuje rovnaké **informácie** ako správa o emisiách, **ale** je obmedzená na obdobie zodpovedajúce činnostiam vykonávaným v rámci jej zodpovednosti. **Nová spoločnosť zabezpečí, aby všetky lode, za ktoré zodpovedá, splňali požiadavky tohto nariadenia po zvyšok obdobia nahlasovania nasledujúceho po zmene.**“

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 – písmeno b a (nové)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 11 – odsek 3 – bod xi a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ba) v odseku 3 písm. a) sa dopĺňa tento bod:

„xia) prepravovaný náklad;“

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 – písmeno b b (nové)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 11 – odsek 3 – bod xi b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

bb) v odseku 3 písm. a) sa dopĺňa tento bod:

„xib) veľkosť lode;“

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Kapitola II a (nová) – článok 12 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Vkladá sa táto kapitola:

„KAPITOLA IIa

ZNIŽOVANIE EMISÍÍ

Článok 12a

Znižovanie emisií

1. Spoločnosti do roku 2030 lineárne znížia ročné emisie CO₂ na prepravnú činnosť aspoň o 40 % v priemere za všetky lode, za ktoré sú zodpovedné, v porovnaní s priemerným výkonom na kategóriu lodí rovnakej veľkosti a typu vykázaným podľa tohto nariadenia.

2. Ak v danom roku spoločnosť nedodrží ročné zníženie uvedené v odseku 1, Komisia uloží finančnú sankciu, ktorá je účinná, primeraná, odrádzajúca a zlučiteľná s trhovým systémom

obchodovania s emisiami, ako je EU ETS. Zaplatenie pokuty za prekročenie emisií nezavahuje spoločnosť povinnosti podľa odseku 1 na obdobie do roku 2030. V prípade spoločností, ktoré nesplnili limity emisií stanovené podľa tohto článku, sa uplatňujú ustanovenia článku 20 ods. 3 a 4.

3. Komisia prijme do ... [6 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] delegované akty v súlade s článkom 23 s cieľom doplniť toto nariadenie vymedzením kategórií lodí uvedených v odseku 1, určením východiskovej hodnoty a koeficientu ročného lineárneho zníženia, ktorý sa má uplatniť pre každú kategóriu lodí, na základe údajov z THETIS-MRV vrátane povinného parametra „prepravovaný náklad“ a z globálneho systému zberu údajov IMO, pričom sa v plnej miere uzná zníženie emisií, ktoré už vykonali spoločnosti ako „priekopníci dekarbonizácie“, tak, aby sa dosiahol cieľ uvedený v odseku 1, stanovením pravidiel a prostriedkov výpočtu a výberu pokuty za prekročenie emisií uvedenej v odseku 2 a stanovením akéhokoľvek iného pravidla potrebného na dosiahnutie a overovanie súladu s týmto článkom.

4. Do 12 mesiacov od prijatia opatrení zo strany IMO na vykonávanie počiatočnej stratégie znižovania emisií skleníkových plynov z lodí prijatej 13. apríla 2018 a pred tým, ako uvedené opatrenia nadobudnú účinnosť, Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej preskúma ambíciu a celkovú environmentálnu integritu opatrení, o ktorých rozhodla IMO, vrátane ich všeobecnej ambície vo vzťahu k cieľom v rámci Parížskej dohody, cieľu zníženia emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie do roku 2030 a cieľu klimateckej neutrality vymedzenému v nariadení (EÚ) .../... [európsky klimatecký predpis].

5. Komisia môže v prípade potreby k správe uvedenej v odseku 4 pripojiť

*legislatívny návrh Európskemu
parlamentu a Rade na zmenu tohto
nariadenia spôsobom, ktorý je v súlade s
cieľom zachovania environmentálnej
integrity a účinnosti opatrení Únie v
oblasti klímy, a najmä cieľom zníženia
emisii skleníkových plynov v celom
hospodárstve Únie do roku 2030 a cieľom
klimatickej neutrality vymedzeným v
nariadení (EÚ) .../... [európsky klimatický
predpis].“*

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 b (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 12 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5b. Vkladá sa tento článok:

„Článok 12b

Emisie z lodí v kotvisku

***Spoločnosti zabezpečia, aby najneskôr v
roku 2030 žiadne lode, ktoré patria do ich
zodpovednosti, neprodukovali emisie
skleníkových plynov v kotvisku.“***

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 c (nový)

Článok 21 – odsek 1

Platný text

1. Komisia do 30. júna každého roku zverejní informácie **o emisiách CO₂** nahlásené podľa článku 11, ako aj informácie stanovené v odseku 2 tohto článku.

Pozmeňujúci návrh

5c. V článku 21 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Komisia do 30. júna každého roku zverejní informácie nahlásené podľa článku 11, ako aj informácie stanovené v odseku 2 tohto článku.“

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 d (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno a

Platný text

a) identifikačné údaje o lodi (názov, identifikačné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);

Pozmeňujúci návrh

5d. V článku 21 ods. 2 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) identifikačné údaje o lodi (názov, **spoločnosť**, identifikačné číslo IMO a prístav registrácie alebo domovský prístav);“

Pozmeňujúci návrh 74

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno d

Platný text

Pozmeňujúci návrh

d) celkovú ročnú spotrebu paliva
v rámci plavieb;

**6a. V článku 21 ods. 2 sa písmeno d)
mení takto:**

„d) celkovú ročnú spotrebu paliva
v rámci plavieb *podľa druhu paliva*;“

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 b (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno k a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

**6b. V článku 21 ods. 2 sa dopĺňa toto
písmeno:**

„ka) *veľkosť lode*.“

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 c (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno k b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozměňující návrh

6c. *V článku 21 ods. 2 sa doplňa toto písmeno:*

„kb) celkovú vzdialenosť;“

Pozměňující návrh 77

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 d (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno k c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozměňující návrh

6d. *V článku 21 ods. 2 sa doplňa toto písmeno:*

„kc) nosnosť;“

Pozměňující návrh 78

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 e (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno k d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozměňující návrh

6e. V článku 21 ods. 2 sa doplňa toto písmeno:

„kd) prepravné činnosti;“

Pozměňující návrh 79

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 f (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno k e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozměňující návrh

6f. V článku 21 ods. 2 sa doplňa toto písmeno:

„ke) meno/názov majiteľa lode;“

Pozměňující návrh 80

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 g (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 2 – písmeno k f (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6g. *V článku 21 ods. 2 sa dopĺňa toto písmeno:*

„kf) prepravovaný náklad.“

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 h (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 – odsek 6 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6h. *V článku 21 sa dopĺňa tento odsek:*

„6a. EMSA vykoná v súlade so svojím programom práce na roky 2020 – 2022 ďalšie štatistické overovanie údajov predložených podľa článku 11 ods. 1 s cieľom zabezpečiť, aby poskytnuté údaje boli konzistentné.“

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 i (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 21 a (nový)

6i. Vkladá sa tento článok:

„Článok 21a

Označovanie environmentálnych vlastností lodí

1. S cieľom stimulovať znižovanie emisií a zvyšovať transparentnosť informácií Komisia zriadi ucelený systém Únie na označovanie environmentálnych vlastností lodí, ktorý sa bude vzťahovať na lode, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

2. Komisia prijme do 1. júla 2021 delegované akty v súlade s článkom 23 na doplnenie tohto nariadenia stanovením podrobných ustanovení o fungovaní systému Únie na označovanie environmentálnych vlastností lodí, ako aj technických noriem, ktoré tvoria jeho základ.“

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 j (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 22 – odsek 3

6j. V článku 22 sa odsek 3 vypúšťa.

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 k (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 22 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6k. Vkladá sa tento článok:

„Článok 22a

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2022 preskúma fungovanie tohto nariadenia, pričom zohľadní skúsenosti získané pri jeho vykonávaní, ako aj ďalší relevantný vývoj zameraný na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy a na plnenie záväzkov Únie podľa Parížskej dohody. Komisia v rámci preskúmania navrhne dodatočné požiadavky na zníženie emisií iných skleníkových plynov než CO₂, ako aj na zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a vypúšťania odpadových vôd, a to aj z práčok plynov, do otvorených vôd z lodí. V preskúmaní sa zväží aj rozšírenie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia na lode s hrubou priestornosťou od 400 do 5 000 ton. K preskúmaniu sa v prípade potreby priloží legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.

2. V rámci nadchádzajúceho preskúmania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ* a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 Komisia predloží aj návrh na stanovenie záväzných cieľov pre členské štáty s cieľom zabezpečiť dostatočné zásobovanie elektrinou z pobrežia v námorných a vnútrozemských prístavoch.**

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).*

*** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).“*

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 l (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 23 – odsek 2

Platný text

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v **článkoch** 5 ods. 2, 15 ods. 5 a 16 ods. 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 1. júla 2015. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

Pozmeňujúci návrh

6l. V článku 23 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v **článku** 5 ods. 2, **článku 5 ods. 2a, článku 12a ods. 3, článku** 15 ods. 5 a **článku** 16 ods. 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 1. júla 2015. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.“

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 m (nový)

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 23 – odsek 3

Platný text

3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 5 ods. 2, 15 ods. 5 a 16 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, **ktorá** 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

6m. V článku 23 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 5 ods. 2, **článku 5 ods. 2a, článku 12a ods. 3, článku** 15 ods. 5 a **článku** 16 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 59

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 6 n

Nariadenie (EÚ) 2015/757

Článok 23 – odsek 5

Platný text

5. Delegovaný akt prijatý podľa **článkov** 5 ods. 2, 15 ods. 5 a 16 ods. 3

Pozmeňujúci návrh

6n. V článku 23 sa odsek 5 nahrádza takto:

„5. Delegovaný akt prijatý podľa **článku** 5 ods. 2, **článku 5 ods. 2a, článku 12a ods.**

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 a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

3, článku 15 ods. 5 a článku 16 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 a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia

Článok 1 a (nový)

Smernica 2003/87/ES

Kapitola II a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 1a

Zmeny smernice 2003/87/ES

Smernica 2003/87/ES sa mení takto:

1. Vkladá sa táto kapitola:

„KAPITOLA IIa

NÁMORNÁ DOPRAVA

Článok 3ga

Rozsah pôsobnosti

Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú od 1. januára 2022 na vydávanie a prideľovanie kvót v súvislosti s emisiami

*skleníkových plynov z lodí
prichádzajúcich do prístavov,
nachádzajúcich sa v prístavoch alebo
odchádzajúcich z prístavov podliehajúcich
právomoci členského štátu, na ktoré sa
vzťahuje nariadenie Európskeho
parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 *.V
prípade zmeny spoločnosti podľa článku
11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2015/757 sa od
novej spoločnosti vyžaduje, aby získala
kvóty na emisie skleníkových plynov len v
súvislosti s obdobím, počas ktorého sa
činnosti lode vykonávali na jej
zodpovednosť.*

Článok 3gb

*Celkové množstvo a spôsob prideľovania
kvót pre námornú dopravu*

*1. Komisia do 31. decembra 2020
aktualizuje posúdenie vplyvu z roku 2013,
ktoré sprevádzalo jej návrh nariadenia
Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č.
525/2013**, a prijme delegované akty v
súlade s článkom 23 na doplnenie tejto
smernice stanovením celkového množstva
kvót pre námornú dopravu v súlade s
ostatnými odvetviami a metódy
prideľovania kvót pre námornú dopravu
výlučne formou aukcií, ako aj stanovením
osobitných ustanovení týkajúcich sa
riadiaceho členského štátu. Delegované
akty musia byť založené na najlepších
dostupných údajoch a na posúdení vplyvu
rôznych možností vrátane vplyvu na
emisie a hospodárskeho vplyvu.*

*2. Články 12 a 16 sa vzťahujú na
emisné kvóty na námornú dopravu
rovnakým spôsobom ako na kvóty
súvisiace s inými činnosťami.*

*3. Najmenej 50% výnosov z aukcií
emisných kvót uvedených v odseku 1 tohto
článku sa použije prostredníctvom fondu
zriadeného podľa článku 3gc.*

*4. Výnosy z aukcií emisných kvót,
ktoré sa nepoužijú prostredníctvom fondu
vymedzeného v článku 3gc a ktoré sa
pridelia členským štátom, sa použijú
spôsobom, ktorý je v súlade s cieľmi tejto*

smernice, najmä na riešenie zmeny klímy v Únii a tretích krajinách, ochranu a obnovu morských ekosystémov zasiahnutých globálnym otepľovaním a podporu spravodlivej transformácie v členských štátoch podporujúcu preradovanie, rekvalifikáciu a zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov, vzdelávanie, iniciatívy zamerané na hľadanie zamestnania a startupy v dialógu so sociálnymi partnermi. Všetky informácie o použití týchto výnosov sa sprístupnia verejnosti.

5. Komisia monitoruje vykonávanie tejto kapitoly a možné trendy, pokiaľ ide o spoločnosti, ktoré sa snažia vyhnúť tomu, aby podliehali požiadavkám tejto smernice. V prípade potreby Komisia navrhne opatrenia na zabránenie takémuto vyhýbaniu sa.

Článok 3gc

Oceánsky fond

1. Na obdobie od roku 2022 do roku 2030 sa zriaduje Oceánsky fond (ďalej len „fond“) na zlepšenie energetickej efektívnosti lodí a podporu investícií do inovatívnych technológií a infraštruktúry na dekarbonizáciu odvetvia námornej dopravy vrátane príbrežnej námornej dopravy a prístavov, a na zavádzanie udržateľných alternatívnych palív, ako je vodík a amoniak, ktoré sa vyrábajú z obnoviteľných zdrojov energie, a technológií pohonu s nulovými emisiami vrátane technológií využívajúcich vietor. 20 % výnosov vo fonde sa použije na podporu ochrany, obnovy a lepšieho riadenia morských ekosystémov zasiahnutých globálnym otepľovaním, ako sú chránené morské oblasti, a na podporu prierezového udržateľného modrého hospodárstva, napríklad energie z obnoviteľných morských zdrojov. Všetky investície podporované z fondu sa zverejňujú a musia byť v súlade s cieľmi tejto smernice.

2. Odchyľne od článku 12 tejto smernice môžu spoločnosti v oblasti námornej dopravy platiť ročný členský príspevok do fondu podľa svojich celkových emisií nahlásených za predchádzajúci kalendárny rok podľa nariadenia (EÚ) 2015/757 s cieľom obmedziť administratívne zaťaženie námorných spoločností vrátane malých a stredných spoločností a spoločností, ktoré nevykonávajú častú činnosť podliehajúcu pôsobnosti tejto smernice. Fond odovzdáva emisné kvóty kolektívne v mene spoločností v oblasti námornej dopravy, ktoré sú členmi fondu. Fond každoročne do 28. februára určí členský príspevok na tonu emisií, ktorý sa však musí rovnať aspoň najvyššej zaznamenatej cene vyrovnania za emisné kvóty na primárnom alebo sekundárnom trhu s kvótami v predchádzajúcom roku.

3. Fond nadobudne emisné kvóty rovnajúce sa celkovému kolektívnemu objemu príspevkov uvedených v odseku 2 tohto článku v priebehu predchádzajúceho kalendárneho roka a každý rok ich do 30. apríla odovzdá registru zriadenému podľa článku 19 tejto smernice na následné zrušenie. Všetky informácie o príspevkoch sa sprístupnia verejnosti.

4. Fond sa spravuje centráľne prostredníctvom orgánu Únie, ktorého riadiaca štruktúra je podobná riadeniu fondu stanoveného v článku 10a ods. 8 tejto smernice. Jeho riadiaca štruktúra a rozhodovací proces musia byť transparentné a inkluzívne, najmä pri stanovovaní prioritných oblastí, kritérií a postupov prideľovania kvót. Relevantné zainteresované strany majú primeranú konzultačnú úlohu. Všetky informácie o investíciách a všetky ďalšie relevantné informácie o fungovaní fondu sa zverejňujú.

5. Komisia spolupracuje s tretími krajinami na tom, ako môžu aj tieto krajiny využiť fond.

6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 23 na doplnenie tejto smernice, pokiaľ ide o vykonávanie tohto článku.

Článok 3gd

Podávanie správ a preskúmanie Komisiou týkajúce sa vykonávania opatrení na zmiernenie zmeny klímy v Medzinárodnej námornej organizácii

1. Komisia do 12 mesiacov od prijatia globálnych trhových opatrení zo strany IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy a pred tým, ako sa uvedené opatrenia začnú vykonávať, predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej preskúma ambíciu a celkovú environmentálnu integritu uvedených opatrení vrátane ich všeobecnej ambície vo vzťahu k cieľom v rámci Parížskej dohody, cieľu zníženia emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie do roku 2030 a cieľu klimatickej neutrality vymedzenému v nariadení (EÚ) .../... [európsky klimatický predpis]. V tejto správe sa zohľadní najmä úroveň účasti na týchto globálnych opatreniach, ich vykonateľnosť, transparentnosť, sankcie za neplnenie povinností, postupy na zapojenie verejnosti, využívanie kompenzačných kreditov, monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií, registre, zodpovednosť, ako aj pravidlá používania biopalív.

2. Komisia v prípade potreby pripojí k správe uvedenej v odseku 1 legislatívny návrh Európskemu parlamentu a Rade na zmenu tejto smernice spôsobom, ktorý je v súlade s cieľom zachovania environmentálnej integrity a účinnosti opatrení Únie v oblasti klímy, a najmä s cieľom zníženia emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie do roku 2030 a s cieľom klimatickej neutrality vymedzeným v nariadení (EÚ) .../... [európsky klimatický predpis].

** 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).*

*** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 z 21. mája 2013 o mechanizme monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a nahlasovania ďalších informácií na úrovni členských štátov a Únie relevantných z hľadiska zmeny klímy a o zrušení rozhodnutia č. 280/2004/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 13).“*
