



Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

2021/0210(COD)

28.6.2022

MNENJE

Odbora za industrijo, raziskave in energetiko

za Odbor za promet in turizem

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Pripravlavec mnenja: Rasmus Andresen

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Izsledki najnovejšega poročila Medvladnega foruma za podnebne spremembe (IPCC) so nedvoumni: zaradi človeškega vpliva so se segreli ozračje, ocean in kopno, te podnebne spremembe, ki jih je povzročil človek, pa že povzročajo številne ekstremne vremenske in podnebne pojave tudi v Evropi¹. Da bi preprečili nadaljnje globalno segrevanje nad 1,5 °C glede na predindustrijske ravni, so sedaj nujni hitri in ambiciozni mednarodni in evropski podnebni ukrepi v vseh gospodarskih sektorjih.

Skupne ambicije cilja podnebne nevtralnosti EU do leta 2050, cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 in predlogov v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“ so le skromen začetek. Da bi globalno segrevanje omejili na 1,5 °C in izpolnili svoje zaveze iz Pariškega sporazuma, mora EU najpozneje do leta 2040 doseči gospodarstvo z ničelno stopnjo emisij in visoko energijsko učinkovitostjo, ki bo v celoti temeljilo na obnovljivih virih. Študije so pokazale, da je tak sistem ne samo tehnološko mogoč, temveč tudi gospodarsko in družbeno koristen za EU².

Ker pomorski prevoz predstavlja približno 11 % vseh emisij CO₂ v EU iz prometa in 3–4 % njenih skupnih emisij CO₂, je spodbujanje hitrega ekološkega prehoda pomorskega sektorja še zlasti pomembno. Brez dodatnih ukrepov naj bi se namreč emisije iz pomorskega prometa do leta 2050³ po pričakovanjih povečale za 86 % glede na raven iz leta 1990, medtem ko naj bi uporaba ukrepov za energijsko učinkovitost in obnovljivi viri energije ostali omejeni. Predlog Komisije FuelEU za pomorstvo je pripravljen z dobrimi nameni, vendar je premalo ambiciozen s številnih vidikov, ki jih pripravljavec mnenja namerava obravnavati, da bi omogočili močnejši zagon pravičnemu ekološkemu prehodu celotne pomorske vrednostne verige in delovne sile.

Evropska pomorska industrija bo imela vodilno vlogo pri prehodu svetovnega sektorja pomorskega prometa. Namen pripravljavca mnenja je podpreti in spodbuditi prizadevanja industrije za energetski prehod ter zagotoviti trajnostno konkurenčnost na svetovnem trgu. Našo industrijo bodo okrepili jasen evropski zakonodajni okvir in močnejša prizadevanja za spodbujanje evropskih inovacij v pomorskem sektorju.

Spodbujanje operativnih ukrepov in ukrepov za energijsko učinkovitost

¹ IPCC, 2021: Summary for Policymakers (Povzetek za oblikovalce politike). V: Climate Change 2021: The Physical Science Basis (Podnebne spremembe v letu 2021: fizikalno-znanstvena podlaga). Prispevek delovne skupine I k šestemu ocenjevalnemu poročilu Medvladnega foruma o podnebnih spremembah (IPCC) [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, in B. Zhou (ur.)]. V tisku.

² Glej na primer i) „Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario“ (Priprava energetskega scenarija, združljivega s Pariškim sporazumom), mreža CAN-Europe: <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii) Mark Z. Jacobson (2020). 100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything (Stoodstotno čista energija iz obnovljivih virov in shranjevanje za vse) <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSBook/WWSBook.html>; iii) Univerza LUT za SolarPower Europe: 100% Renewable Europe ([Evropa s stoodstotno energijo iz obnovljivih virov](#)) – SolarPower Europe

³ Četrta študija Mednarodne pomorske organizacije o toplogrednih plinih.

Zmanjšanje potreb po energiji in večja energijska učinkovitost sta osnovna pogoja za doseganje podnebne nevtralnosti ob čim nižjih stroških⁴. Žal dosedanja zakonodaja EU ne spodbuja učinkovito ukrepov za energijsko učinkovitost v pomorskem sektorju, kar pomeni veliko tveganje za sposobnost sektorja, da bi v bližnji prihodnosti dosegel ničelne emisije.

Zato pripravljavec mnenja sledi smernicam za uporabo načela „energijska učinkovitost na prvem mestu“⁵ in uporablja celostni pristop pri uvajanju cilja, da se ladjarske družbe spodbudijo k hitremu sprejemanju operativnih ukrepov in ukrepov za energijsko učinkovitost, da bi bilo za različne pomorske dejavnosti že v osnovi potrebne čim manj energije. Ponavlja in dopolnjuje to, kar je Evropski parlament že izglasoval v zvezi z uredbo o SPP (COM(2019)0038)⁶ in o čemer so pogajanja trenutno zastala zaradi Sveta. Pripravljavec mnenja meni, da je ta cilj še posebej v skladu s to uredbo, ki izrecno obravnava razogljičenje sektorja.

Cilj glede zmanjšanja emisij na opravljeno prevozno dejavnost bi lastnike in upravljavce ladij verjetno spodbudil k izvajanju razpoložljivih operativnih ukrepov in ukrepov za energijsko učinkovitost, za katere menijo, da bolj ustrezajo njihovim potrebam, kot so zmanjšanje in optimizacija potovalne hitrosti, optimizacija načrtovanja, vetrni pogon, premazi proti obraščanju, elektrifikacija z uporabo obnovljivih virov in shranjevanje energije, pa tudi digitalizacija in optimizacija logistične ureditve.

Pripravljavec mnenja poleg tega predlaga natančnejše in sorazmernejše nagrajevanje in s tem spodbujanje energijsko učinkovitejših virov energije ali pogonskih tehnologij za uporabo energije na krovu in med privezom v skladu z določbami v tej uredbi.

Krepitev ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov

Poleg operativnih ukrepov in ukrepov za energijsko učinkovitost je za spodbujanje prehoda s fosilnih goriv na trajnostne obnovljive alternative potreben cilj glede intenzivnosti toplogrednih plinov, ki bi se sčasoma zaostroval. Vendar ravni, ki jih je na začetku predlagala Komisija, ne zadostujejo za doseganje ničelnih emisij, kar je v nasprotju z zavezami sektorja iz Pariškega sporazuma⁷, poleg tega pa ne zagotavljajo, da bi se za doseganje cilja spodbujali le obnovljivi viri.

Pripravljavcu mnenja se zdi bistveno, da se z odločnim regulativnim ukrepanjem podpre zelene inovacije in spodbudi vodilne na tem področju⁸. Zato predlaga krivuljo zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, ki bo skladna z uvedbo visoko energijsko učinkovitega gospodarstva EU, ki bo v celoti temeljilo na obnovljivih virih energije, do leta 2040 in bo uporabila najboljše razpoložljive raziskave. Finska Tehnološka univerza Lappeenranta-Lahti

⁴ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Evropski zeleni dogovor (COM(2019)0640)

⁵ Priporočilo Komisije z dne 28. septembra 2021 C (2021)7014 o energijski učinkovitosti na prvem mestu: od načel do prakse. Smernice in primeri za njihovo izvajanje pri sprejemanju odločitev v sektorju energije in širše.

⁶ Spremembe, ki jih je Evropski parlament 16. septembra 2020 sprejel v zvezi s predlogom uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da bi se ustrezno upošteval svetovni sistem zbiranja podatkov o porabi goriva ladij ([COM\(2019\)0038](#) – C8-0043/2019 – [2019/0017\(COD\)](#)).

⁷ Pravno svetovanje: Vključitev emisij iz mednarodnega letalskega in ladijskega prometa v nacionalno določene prispevke; 2021; E. Dehon, pravnik; objavila organizacija Transport and Environment (T&E).

⁸ Omeniti velja, da se vodilni na trgu zavezujejo k ničelnim emisijam v ladijskem prometu do leta 2040 <https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>

(LUT) trenutno dokončuje tovrstno modeliranje, v katerega je prvič vključena tudi posebna rešitev za doseganje ničelnih emisij do leta 2040 za sektor ladijskega prevoza⁹. Tudi globalna podjetja in pomembni ekonomski deležniki so ta splošni cilj prepoznali kot izvedljiv in zaželen, saj pomeni pomembno regulativno podporo za prehod tega sektorja¹⁰.

Pripravljaivec mnenja predlaga, da se v okviru krepitve ambicij in zagotavljanja, da vsak ustrezno odigra svojo vlogo, področje uporabe uredbe razširi, da bo vključevalo širok razpon kategorij ladij, ki presegajo 400 bruto ton. Po prvotno predlaganem pragu ostaja nereguliranih 45 % ladij in izračuni na podlagi podatkov organizacije Marine Benchmark kažejo, da bi tako ostalo nereguliranih 15 % emisij in ne 10 %, kot je bilo predvideno. V praksi bi to pomenilo nenehne izpuste do 25,8 Mt emisij, kar je primerljivo s skupno količino emisij CO₂ na Danskem v letu 2020, brez ustrezne rešitve za spodbujanje njihovega zmanjševanja v prihodnosti¹¹. Glede na to, da so brezemisijske tehnologije (zlasti gorivne celice na zeleni vodik in električni akumulatorji) že na voljo za manjše ladje, je treba spodbujati njihovo večjo uporabo in s tem razvoj trga tovrstnih tehnologij, da bodo bolj dostopne tudi za večje ladje.

Spodbujanje uporabe trajnostnih obnovljivih virov energije

Odbor ITRE bi si moral prizadevati, da bi v svojem poročilu predstavil jasno rešitev za spodbujanje samo tistih virov energije in alternativnih goriv, ki so resnično trajnostna, obnovljiva in nadgradljiva.

To zahteva celovit pristop, ki natančno upošteva emisije metana, na primer iz utekočinjenega zemeljskega plina, in velik potencial metana pri kratkoročnem globalnem segrevanju. Utekočinjeni zemeljski plin je fosilno gorivo, ki v svojem celotnem življenjskem ciklu izpusti velike količine metana in je zato kot gorivo za ladje bolj škodljiv od fosilnega dizelskega goriva, ki ga nadomešča. Zato ne bi smel biti upravičen do nikakršne podpore politik, kar je nedavno priporočila tudi Svetovna banka¹². Njena analiza je poleg tega pokazala, da bi skupne naložbene posledice dvofazne zamenjave goriva (nadomestitev nafte z utekočinjenim zemeljskim plinom in nato utekočinjenega zemeljskega plina z brezogljivnim gorivom) lahko pomenile dodatne naložbene stroške v višini 186 milijard USD v primerjavi z enofazno zamenjavo sedanjih bunker goriv, pridobljenih iz nafte, z brezogljivnimi bunker gorivi.

Da bi zagotovili trajnostne poslovne modele, mora omenjeni celoviti pristop vključevati tudi oceno celotnega življenjskega cikla različnih tehnologij, tudi biogoriv. To pomeni, da je treba med drugim upoštevati omejeno razpoložljivost naprednih biogoriv, povpraševanje po njih v drugih sektorjih, v katerih je razogljivenje težavno, kot je letalski promet, ter omejitve planeta, pri katerih bi preveliko zanašanje na biogoriva iz poljščin povzročilo višje cene prehrane ter

⁹ Greens/EFA in LUT, 2022. Predhodni rezultati za interne analize; celotna raziskava bo objavljena v začetku pomladi.

¹⁰ https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf

¹¹ Organizacija Transport & Environment; (2022); Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals (Podnebni učinki izjem v predlogih EU na področju ladijskega prometa); https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf

¹² Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping (Vloga UZP pri prehodu na nizkoemisijski in brezemisijski pomorski promet). Svetovna banka, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> Licenca: CC BY 3.0 IGO.

znatne emisije toplogrednih plinov zaradi povečanja njihovih površin po vsem svetu¹³.

Pripravljavec mnenja zato priporoča, da se instrumenti za podporo politiki osredotočijo na tiste obnovljive alternative, ki so resnično trajnostne in nadgradljive. Predlaga tudi določitev minimalnega deleža obnovljivih goriv nebiološkega izvora ter multiplikator, ki bo pri ocenjevanju skladnosti s cilji zmanjšanja intenzivnosti toplogrednih plinov zlasti nagrajeval naložbe v obnovljiva goriva nebiološkega izvora. Ti ukrepi bodo skupaj z omejevanjem mehanizma združevanja na brezemisijaska goriva in brezemisijaska tehnologije še dodatno okrepili gospodarske razloge za naložbe v omenjena goriva in tehnologije, kar bo povečalo njihovo stroškovno konkurenčnost in pospešilo njihovo uporabo.

Zagotavljanje vodilnega položaja Evrope in njene konkurenčnosti

Odbor za industrijo in pripravljavec mnenja sta trdno prepričana, da mora stališče odbora ITRE še močnejše spodbujati vodilni položaj Evrope na področju zelenih tehnologij v tem sektorju in s tem njeno konkurenčnost v svetovnem sektorju ladijskega prevoza.

Naš cilj je tudi, da se to poročilo razume kot močno pooblastilo EU in njenim državam članicam, da na ravni Mednarodne pomorske organizacije zagovarjajo in podpirajo enako ali bolj ambiciozne dopolnilne rešitve. Vodilni položaj pri sprejemanju zakonodaje ne daje EU le možnosti, da proaktivno vpliva na svetovne standarde, temveč tudi priložnost, da ohrani vodilni položaj Evrope na tehnološkem področju ter ustvari in ohrani dobro plačana delovna mesta v celotni pomorski vrednostni verigi v Evropi.

Vendar pripravljavec mnenja priznava, da bo prehod postavil evropske industrije pred velike izzive, zato odločno podpira predlog, da se plačila glob preko namenskega sklada za oceane usmerijo nazaj v prehod industrije. Pripravljavec mnenja predlaga, da se za optimalno uporabo teh sredstev v tej uredbi podrobneje določi njihovo dodeljevanje in predviden namen, da bi se usmerila tja, kjer so najbolj potrebna. To vključuje hitro povečanje energijske in operativne učinkovitosti ladij, uvajanje pogonskih tehnologij z ničelnimi emisijami, ki se napajajo z energijo iz obnovljivih virov, ter uporabo obnovljivih goriv, pa tudi preusposabljanje in izpopolnjevanje. Poleg tega se 20 % sredstev, letno zbranih z globami, nameni za zaščito, obnovo in boljše upravljanje morskih ekosistemov. Ta pristop je neposredno usklajen s stališčem Evropskega parlamenta o uredbi o SPP (COM(2019)0038).

Večja preglednost ter boljše zbiranje in objavljanje podatkov

Pripravljavec mnenja predlaga, da se za zagotovitev uspešnega in učinkovitega izvrševanja povečata sodelovanje javnih organov in preglednost za javnost. Izrazitejša vloga javnih organov in s tem javni nadzor se bosta dosegla s podelitvijo odgovornosti za dodeljevanje glob in zbiranje njihovih plačil upravnim organom.. Zmožnost javnosti, tudi Evropskega parlamenta, raziskovalcev in civilne družbe, za nadzor nad skladnostjo se dodatno poveča z boljšim zbiranjem in objavljanjem podatkov v javno dostopni, odprti in pregledni podatkovni zbirki.

¹³ Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors (Cilji Evropske unije na področju intenzivnosti ogljika v prometu: cestni in letalski promet); 2021; A. Christensen; <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da upošteva naslednje predloge sprememb:

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe

Naslov 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA
PARLAMENTA IN SVETA

o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih
goriv v pomorskem prevozu ter spremembi
Direktive 2009/16/ES

(Besedilo velja za EGP)

Predlog spremembe

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA
PARLAMENTA IN SVETA

o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih
goriv **ter virov energije** v pomorskem
prevozu ter spremembi
Direktive 2009/16/ES

(Besedilo velja za EGP)

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe

Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) Pomorski prevoz predstavlja približno 75 % zunanje trgovine EU in 31 % notranje trgovine v EU v smislu obsega. Hkrati ladijski promet v pristanišča Evropskega gospodarskega prostora ali iz njih predstavlja približno 11 % vseh emisij CO₂ v EU iz prometa in 3–4 % skupnih emisij CO₂ v EU. Letno se v pristaniščih držav članic vkrcata ali izkrcata 400 milijonov potnikov, od tega približno 14 milijonov na ladjah za križarjenje. Pomorski prevoz je zato bistven sestavni del evropskega prometnega sistema in je ključnega pomena za evropsko gospodarstvo. Trg pomorskega prevoza je podvržen močni konkurenci med gospodarskimi subjekti v Uniji in zunaj nje, za kar so enaki

Predlog spremembe

(1) Pomorski prevoz predstavlja približno 75 % zunanje trgovine EU in 31 % notranje trgovine v EU v smislu obsega. Hkrati ladijski promet v pristanišča Evropskega gospodarskega prostora ali iz njih predstavlja približno 11 % vseh emisij CO₂ v EU iz prometa in 3–4 % skupnih emisij CO₂ v EU. **Emisije CO₂ iz pomorskega prometa naj bi se tako na evropski kot na svetovni ravni do leta 2050 v primerjavi z ravnimi iz leta 1990 predvidoma povečale za 86 %, če ne bomo sprejeli nadaljnjih ukrepov.** Letno se v pristaniščih držav članic vkrcata ali izkrcata 400 milijonov potnikov, od tega približno 14 milijonov na ladjah za križarjenje. Pomorski prevoz je zato

konkurenčni pogoji nujni. Stabilnost in uspeh trga pomorskega prevoza in njegovih gospodarskih subjektov temeljita na jasnem in usklajenem okviru politike, v katerem lahko upravljavci pomorskega prevoza, pristanišča in drugi akterji v sektorju delujejo na podlagi enakih možnosti. Kadar pride do izkrivljanja trga, so lahko upravljavci ladij ali pristanišča postavljeni v slabši položaj v primerjavi s konkurenti v sektorju pomorskega prevoza ali v drugih prometnih sektorjih. To pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti industrije pomorskega prevoza **ter izgubo povezljivosti** za državljane in podjetja.

bistven sestavni del evropskega prometnega sistema in je ključnega pomena za evropsko gospodarstvo, **njegove okoljske in podnebne vplive pa je treba obravnavati hitro**. Trg pomorskega prevoza je podvržen močni konkurenci med gospodarskimi subjekti v Uniji in zunaj nje, za kar so enaki konkurenčni pogoji nujni, **in sicer ob upoštevanju posebnih nacionalnih okoliščin, ki izhajajo iz zunanjih dejavnikov, kot so podnebje, vreme ali geografska morfologija**. Stabilnost in uspeh trga pomorskega prevoza in njegovih gospodarskih subjektov temeljita na jasnem, **predvidljivem** in usklajenem okviru politike, v katerem lahko upravljavci pomorskega prevoza, pristanišča in drugi akterji v sektorju delujejo na podlagi enakih možnosti. Kadar pride do izkrivljanja trga, so lahko upravljavci ladij ali pristanišča postavljeni v slabši položaj v primerjavi s konkurenti v sektorju pomorskega prevoza ali v drugih prometnih sektorjih. To pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti industrije pomorskega prevoza, **manj delovnih mest in slabšo povezljivost** za državljane in podjetja. **Zato si mora Unija zastaviti ambiciozen načrt za hiter ekološki prehod pomorskega sektorja, da bi ohranila in nadalje spodbujala svojo vodilno vlogo in konkurenčno prednost na področju zelenih tehnologij, storitev in rešitev v tem sektorju ter nadalje pospešila ustvarjanje in preoblikovanje delovnih mest v povezanih vrednostnih verigah.**

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1a) Pomorski sektor zaposluje 2 milijona Evropejcev in h gospodarstvu prispeva 149 milijard EUR. Za vsak

milijon EUR, ustvarjen v sektorju ladijskega prometa, se drugje v gospodarstvu EU ustvari 1,8 milijona EUR. Pomorski promet je tudi ključno sredstvo za povezovanje otokov in obrobni celinskih območij.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Da bi Komisija je okrepila podnebne zaveze Unije v okviru Pariškega sporazuma in določila ukrepe, ki jih je treba sprejeti za doseg podnebne nevtralnosti 2050, ter da bi politično zavezo pretvorila v pravno obveznost, je sprejela (spremenjeni) predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila)¹⁹ in sporočilo z naslovom „Krepitev podnebnih evropskih ambicij do leta 2030“²⁰. To vključuje tudi cilj najmanj 55-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. V skladu s tem so potrebni različni dopolnilni instrumenti politike, da bi *se spodbudila uporaba trajnostno proizvedenih obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, vključenih v sektor pomorskega prevoza. Potrebni* tehnološki razvoj in uvajanje se *morata* končati *do leta 2030*, da bi *se pripravili na veliko hitrejše spremembe po tem letu.*

¹⁹ COM(2020) 563 final.

Predlog spremembe

(2) Da bi Komisija je okrepila podnebne zaveze Unije v okviru Pariškega sporazuma in določila ukrepe, ki jih je treba sprejeti za doseg podnebne nevtralnosti 2050, ter da bi politično zavezo pretvorila v pravno obveznost, je sprejela (spremenjeni) predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila)¹⁹ in sporočilo z naslovom „Krepitev podnebnih evropskih ambicij do leta 2030“²⁰. To vključuje tudi cilj najmanj 55-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990. ***Da bi zagotovili doseganje cilja ničelnih emisij v pomorskem sektorju do leta 2050***, so potrebni različni dopolnilni instrumenti politike, da bi ***najprej izboljšali energijsko in operativno učinkovitost sektorja in spodbujali hitro uporabo energije iz trajnostnih, obnovljivih virov. Potrebne spremembe***, tehnološki razvoj in uvajanje se ***morajo*** končati ***čim prej***, da bi ***zagotovili, da bo Unija na dobri poti k doseganju svojih podnebnih in energetske ciljev do leta 2030 ter podnebne nevtralnosti najpozneje do leta 2050.***

¹⁹ COM(2020)0563.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe

Uvodna izjava 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2a) *Trenutno je mešanica goriv v pomorskem sektorju v celoti odvisna od fosilnih goriv. Po teži skoraj 40 % same pomorske trgovine sestavljajo fosilna goriva. Skoraj izključna odvisnost od fosilnih goriv in počasno izvajanje ukrepov za energijsko učinkovitost in zmanjšanje emisij v sektorju predstavljata veliko tveganje za podnebje in sposobnost sektorja, da bi v bližnji prihodnosti dosegel ničelne emisije. Kombinacija CO₂ in puščanja ali uhajanja metana skozi celoten življenjski cikel goriva od proizvodnje do zgorevanja (od vrtine do brazde) lahko ima zelo škodljive podnebne učinke.*

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 2 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2b) *Metan je močan toplogredni plin, ki ima v dvajsetletnem obdobju 80-krat intenzivnejši učinek od CO₂, zato je drugi najpomembnejši toplogredni plin ter je tudi predhodno onesnaževalo, ki prispeva k nastajanju troposferskega ozona (O₃), dandanes pa prispeva k približno četrtini svetovnega segrevanja. Modelirane poti za omejitev dviga temperature na 1,5 °C brez preseganja ali z omejenim preseganjem temperatur iz posebnega poročila IPCC o globalnem segrevanju za 1,5 °C, njegovega šestega poročila o oceni stanja in poročila Programa OZN za okolje (v*

nadaljnem besedilu: UNEP) o globalni oceni metana iz leta 2021 vključujejo velika zmanjšanja emisij metana. Ker bi večja preglednost kratkoročnih posledic emisij metana na globalno segrevanje pripomogla k boljši obveščenosti o podnebnih politikah Unije, bi morala Komisija v svojem poročanju analizirati tudi morebitne posledice uporabe 20-letnega potenciala globalnega segrevanja kot dopolnilo 100-letnemu časovnemu okviru, ki se trenutno uporablja v skladu s smernicami UNFCCC o evidencah toplogrednih plinov.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) V okviru prehoda goriv na **obnovljiva in nizkoogljična goriva** in nadomestne vire energije je bistveno, da se zagotovita pravilno delovanje trga pomorskega prevoza v EU in poštena konkurenca na njem, kar zadeva goriva za plovila, ki predstavljajo znaten delež stroškov upravljavcev ladij. Različne potrebe po gorivu v državah članicah Unije lahko znatno vplivajo na gospodarsko uspešnost upravljavcev ladij in negativno vplivajo na konkurenco na trgu. Zaradi mednarodne narave ladijskega prometa lahko upravljavci ladij napajanje z gorivom zlahka opravijo v tretjih državah in prevažajo velike količine goriva. To lahko povzroči uhajanje ogljika in škodljivo vpliva na konkurenčnost sektorja, če razpoložljivosti obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskih pristaniščih pod jurisdikcijo države članice ne spremljajo zahteve za njihovo uporabo, ki veljajo za vse upravljavce ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo držav članic ali iz njih izplujejo. Ta uredba bi morala določati ukrepe za zagotovitev,

Predlog spremembe

(3) V okviru prehoda goriv na **obnovljive** in nadomestne vire energije je bistveno, da se zagotovita pravilno delovanje trga pomorskega prevoza v EU in poštena konkurenca na njem, kar zadeva goriva za plovila, ki predstavljajo znaten delež stroškov upravljavcev ladij – **običajno med 35 % do 53 % stroškov pomorskega prevoza**. Različne potrebe po gorivu v državah članicah Unije lahko znatno vplivajo na gospodarsko uspešnost upravljavcev ladij in negativno vplivajo na konkurenco na trgu. Zaradi mednarodne narave ladijskega prometa lahko upravljavci ladij napajanje z gorivom zlahka opravijo v tretjih državah in prevažajo velike količine goriva, **kar bi lahko prispevalo tudi k tveganju izgube konkurenčnosti pristanišč Unije v primerjavi s pristanišči zunaj Unije**. To lahko povzroči uhajanje ogljika in škodljivo vpliva na konkurenčnost sektorja, če razpoložljivosti obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskih pristaniščih pod jurisdikcijo države članice ne spremljajo zahteve za njihovo uporabo,

da bo prodor obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na trg goriv za plovila potekal v razmerah poštene konkurence na trgu pomorskega prevoza v EU.

ki veljajo za vse upravljavce ladij, ki priplujejo v pristanišča pod jurisdikcijo držav članic ali iz njih izplujejo. Ta uredba bi morala določati ukrepe za zagotovitev, da bo prodor obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na trg goriv za plovila potekal v razmerah poštene konkurence na trgu pomorskega prevoza v EU.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Za pomorski sektor je značilna močna mednarodna konkurenca, velike razlike v regulativnih okvirjih med državami zastave pa so zaostrole neželene prakse, kot je zamenjava zastave plovil. Zaradi globalnega značaja sektorja je poudarjen pomen ugodnega regulativnega okolja, ki je nujni pogoj za privabljanje novih naložb in ohranjanje konkurenčnosti evropskih pristanišč, lastnikov ladij in upravljavcev ladij.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3b) Drugi zakonodajni predlogi, ki so del svežnja „Pripravljeni na 55“, sprejetega kot del evropskega zelenega dogovora, vplivajo na pomorski sektor, vključno s predlogom uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva, posodobljeno direktivo o energiji iz obnovljivih virov, vključitvijo pomorskega sektorja v sistem EU za trgovanje z emisijami in revizijo direktive o obdavčitvi energije. Pomembno je, da se zagotovi skladnost teh dokumentov, da bi se

pripravil ambiciozen, trden in predvidljiv zakonodajni okvir za ekološki prehod ekosistema ladijskega prometa, zlasti za potreben eksponentni razvoj, proizvodnjo in uvajanje trajnostnih obnovljivih tehnologij in alternativnih pomorskih goriv ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture. Prav tako je treba privabiti in razviti industrijsko vrednostno verigo za te trajnostne obnovljive tehnologije in alternativna pomorska goriva v Uniji, ustvariti industrijske, delovne in raziskovalne priložnosti v vseh državah članicah ter zagotoviti vodilni položaj in konkurenčno prednost Unije v svetu. V zvezi s tem bi lahko bila ustanovitev raziskovalnega središča EU za trajnostne tehnologije, ki uporabljajo obnovljive vire energije, in alternativna pomorska goriva v pomoč pri usklajevanju deležnikov, raziskovalcev in civilne družbe ter sofinanciranju projektov.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Uvodna izjava 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5a) Da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje za ladje, zgrajene za plovbo po z ledom pokritih vodah, na poti v pristanišča držav članic, iz njih ali med njimi, bi bilo treba pri izračunu zmanjšanja emisij toplogrednih plinov na podlagi plovil ter pri podatkih, ki se spremljajo in sporočajo na podlagi Uredbe (EU) 2015/757^{1a}, upoštevati posebne informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu in o njeni plovi skozi led.

^{1a} Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(6) Oseba ali organizacija, odgovorna za skladnost s to uredbo, bi morala biti ladjarska družba, ki je opredeljena kot lastnik ladje ali katera koli druga organizacija ali oseba, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje ter je s prevzemom te odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja. Ta opredelitev temelji na opredelitvi pojma „družba“ v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta²¹ in je v skladu s svetovnim sistemom zbiranja podatkov, ki ga je leta 2016 vzpostavila Mednarodna pomorska organizacija (IMO). V skladu z načelom „onesnaževalec plača“ bi lahko ladjarska družba s pogodbenim dogovorom uveljavljala odgovornost subjekta, ki je neposredno odgovoren za odločitve, ki vplivajo na intenzivnost toplogrednih plinov energije, ki jo porabi ladja, odgovorna za stroške skladnosti na podlagi te uredbe. Ta subjekt bi običajno bil subjekt, ki je odgovoren za izbiro goriva, poti in hitrosti ladje.

²¹ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi

Predlog spremembe

(6) Oseba ali organizacija, odgovorna za skladnost s to uredbo, bi morala biti ladjarska družba, ki je opredeljena kot lastnik ladje ali katera koli druga organizacija ali oseba, kot je upravljavec, **časovni zakupnik** ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za **komercialno** upravljanje ladje **in je odgovorna za plačilo porabljenega goriva** ter je s prevzemom te odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja. Ta opredelitev temelji na opredelitvi pojma „družba“ v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta²¹ in je v skladu s svetovnim sistemom zbiranja podatkov, ki ga je leta 2016 vzpostavila Mednarodna pomorska organizacija (IMO). V skladu z načelom „onesnaževalec plača“ bi lahko ladjarska družba s pogodbenim dogovorom uveljavljala odgovornost subjekta, ki je neposredno odgovoren za odločitve, ki vplivajo na intenzivnost toplogrednih plinov energije, ki jo porabi ladja, odgovorna za stroške skladnosti na podlagi te uredbe. Ta subjekt bi običajno bil subjekt, ki je odgovoren za izbiro goriva, poti in hitrosti ladje.

²¹ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev zahtevata usklajen pristop k usklajevanju ponudbe, povpraševanja in zagotavljanja ustrezne distribucijske infrastrukture. Medtem ko sedanji evropski regulativni okvir proizvodnjo goriva delno obravnava že z Direktivo (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta²², distribucijo pa z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²³, obstaja tudi potreba po orodju, s katerim bi se doseglo večje povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih.

²² Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2001, str. 82).

²³ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Predlog spremembe

(8) Razvoj in uvajanje novih goriv in energijskih rešitev zahtevata usklajen pristop k usklajevanju ponudbe, povpraševanja in zagotavljanja ustrezne distribucijske infrastrukture. ***Ustrezne spodbude in ekonomije obsega na strani ponudbe bo morale olajšati nadaljnji razvoj teh novih goriv.*** Medtem ko sedanji evropski regulativni okvir proizvodnjo goriva delno obravnava že z Direktivo (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta²², distribucijo pa z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²³, obstaja tudi potreba po orodju, s katerim bi se doseglo večje povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih ***in drugih obnovljivih virih energije.***

²² Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2001, str. 82).

²³ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

(9) Čeprav instrumenti, ko so oblikovanje cen ogljika ali ciljne vrednosti v zvezi z ogljično intenzivnostjo dejavnosti, spodbujajo izboljšave na področju energijske učinkovitosti, niso primerni za doseganje znatnega kratko- in srednjeročnega prehoda na obnovljiva in nizkoogljiva goriva. Zato je potreben poseben regulativni pristop, namenjen uvedbi obnovljivih in nizkoogljivih goriv za plovila ter nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9 a (novo)

(9) Čeprav **lahko** instrumenti, ko so oblikovanje cen ogljika ali ciljne vrednosti v zvezi z ogljično intenzivnostjo dejavnosti, spodbujajo izboljšave na področju energijske **in operativne** učinkovitosti, niso primerni za doseganje znatnega kratko- in srednjeročnega prehoda na obnovljiva in nizkoogljiva goriva. Zato je potreben poseben regulativni pristop, namenjen uvedbi obnovljivih in nizkoogljivih goriv za plovila ter nadomestnih virov energije, kot sta vetrna ali električna energija.

(9a) V skladu s priporočilom Komisije z dne 28. septembra 2021 o energetske učinkovitosti na prvem mestu: od načel do prakse – smernice in primeri za njihovo izvajanje pri sprejemanju odločitev v sektorju energije in širše je treba poleg spodbujanja prehoda na trajnostna obnovljiva goriva zagotoviti, da bi bilo za različne pomorske dejavnosti potrebne čim manj energije. Komisija bi morala v svojem prvem poročilu o delovanju te uredbe oceniti in količinsko opredeliti operativno in energijsko učinkovitost, doseženo v pomorskem sektorju, ki jo gre pripisati ustreznim predlogom iz svežnja „Pripravljeni na 55“, v primeru nezadostnih ukrepov pa bi morala razmisliti o morebitnih spremembah te uredbe, da bi se vključile posebne določbe za spodbujanje lastnikov ladij in upravljavcev k izvajanju razpoložljivih ukrepov za operativno in energijsko učinkovitost v skladu z njihovimi potrebami, kot so zmanjšanje in

optimizacija potovalne hitrosti, optimizacija načrtovanja, vetrni pogon, premazi proti obraščanju, elektrifikacija z uporabo obnovljivih virov in shranjevanje energije, pa tudi digitalizacija in optimizacija logistične ureditve. Nagrajevanje in s tem spodbujanje uporabe energetsko učinkovitejših virov energije ali pogonskih tehnologij za energijo, ki se uporablja na morju in med privezom, da se zagotovi skladnost z določbami te uredbe, je enako pomembno kot pravilno izvajanje smernic o energetski učinkovitosti na prvem mestu.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) *Ukrepi* politike za spodbujanje povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih **bi morali** temeljiti na ciljnih in spoštovati načelo **tehnološke nevtralnosti**. V skladu s tem bi bilo treba določiti mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij, **ne da** bi se **predpisala uporaba točno** določenega goriva ali tehnologije.

Predlog spremembe

(10) *Ker brezemisijske tehnologije morda ne bodo na voljo v zelo kratkem času, bi morali ukrepi* politike za spodbujanje povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih gorivih temeljiti na ciljnih in spoštovati načelo „**energijska učinkovitost na prvem mestu**“. V skladu s tem bi bilo treba določiti mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij, **s čimer** bi se **moralo zagotoviti tudi ustrezno priznavanje energijske učinkovitosti in trajnosti** določenega goriva ali tehnologije. **Poleg tega so namenske spodbude ustrezne za razširjanje in uporabo obnovljivih virov nebiološkega izvora, ki bodo imeli ključno vlogo pri razogljičenju dejavnosti pomorskega prometa, kjer ni na voljo energijsko učinkovitejše in trajnostne alternative iz obnovljivih virov, kot je neposredna elektrifikacija, ki temelji na obnovljivih virih.**

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(11) **Spodbujati** bi bilo treba razvoj in uvajanje obnovljivih in nizkoogljičnih goriv z velikim potencialom za **trajnostnost, komercialno zrelostjo** ter **velikim** potencialom za inovacije in rast, da bi se izpolnile **prihodnje potrebe**. To bo podprlo oblikovanje inovativnih in konkurenčnih trgov goriv ter kratko- in dolgoročno zagotovilo zadostno dobavo trajnostnih pomorskih goriv, kar bo prispevalo k ambicijam Unije za razogljičenje prevoza, hkrati pa okrepilo prizadevanja Unije za visoko raven varstva okolja. V ta namen bi morala biti primerna trajnostna pomorska goriva, proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, dela A in B, k Direktivi (EU) 2018/2001, in sintetična pomorska goriva. Zlasti trajnostna pomorska goriva, ki so proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, del B, k Direktivi (EU) 2018/2001, so bistvenega pomena, saj gre za trenutno najbolj komercialno zrelo tehnologijo **za** že kratkoročno razogljičenje pomorskega prevoza.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Vendar mora biti ta pristop v pomorskem sektorju strožji. V pomorskem sektorju so ravni povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme trenutno

Predlog spremembe

(11) **Prednostno** bi bilo treba **spodbujati** razvoj in uvajanje **najbolj trajnostnih** obnovljivih in nizkoogljičnih goriv z velikim potencialom za **energijsko učinkovitost** ter potencialom za inovacije in rast, da bi se izpolnile **potrebe pomorskih dejavnosti, v katerih je razogljičenje najtežavnejše**. To bo podprlo oblikovanje inovativnih in konkurenčnih trgov goriv ter kratko- in dolgoročno zagotovilo zadostno dobavo trajnostnih **obnovljivih in nizkoogljičnih** pomorskih goriv **in obnovljivih pogonskih tehnologij**, kar bo prispevalo k ambicijam Unije za **podnebje, energijo in** razogljičenje prevoza, hkrati pa okrepilo prizadevanja Unije za visoko raven varstva okolja. V ta namen bi morala biti primerna trajnostna pomorska goriva, proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, dela A in B, k Direktivi (EU) 2018/2001, in sintetična pomorska goriva. Zlasti trajnostna pomorska goriva, ki so proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, del B, k Direktivi (EU) 2018/2001, so bistvenega pomena, saj gre za trenutno najbolj komercialno zrelo tehnologijo, **da se** že kratkoročno **začne** razogljičenje pomorskega prevoza.

Predlog spremembe

(13) Vendar mora biti ta pristop v pomorskem sektorju strožji. V pomorskem sektorju so ravni povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme trenutno

zanemarljive, saj je danes več kot 99 % goriv za plovila fosilnega izvora. Zato neprimernost goriv iz živil in krme v skladu s to uredbo zmanjšuje tudi tveganje upočasnitve razogljičenja prometnega sektorja, ki bi sicer lahko nastalo zaradi prehoda biogoriv iz poljščin iz cestnega v pomorski sektor. Bistvenega pomena je, da se takšen prehod čim bolj zmanjša, saj cestni promet ostaja daleč najbolj onesnažujoč prevozni sektor, pomorski prevoz pa trenutno uporablja pretežno fosilna goriva. Zato je primerno, da se prepreči ustvarjanje potencialno velikega povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme s spodbujanjem njihove uporabe v skladu s to uredbo. V skladu s tem je treba zaradi dodatnih emisij toplogrednih plinov in izgube biotske raznovrstnosti, ki jih povzročajo vse vrste **goriv iz živil in krme**, za ta goriva šteti, da imajo enake emisijske faktorje kot najmanj ugodna pot.

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Dolga pripravljalna obdobja, povezana z razvojem in uvajanjem novih goriv in energijskih rešitev za pomorski prevoz, zahtevajo hitro ukrepanje ter vzpostavitev jasnega in predvidljivega dolgoročnega regulativnega okvira, ki bo olajšal načrtovanje in naložbe vseh zadevnih deležnikov. Jasen in trden dolgoročni regulativni okvir bo olajšal razvoj in uvajanje **novih** goriv in energijskih rešitev za pomorski prevoz ter spodbudil naložbe deležnikov. V **takem** okviru bi bilo treba opredeliti mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij do leta 2050. Te mejne vrednosti bi morale

zanemarljive, saj je danes več kot 99 % goriv za plovila fosilnega izvora. Zato neprimernost goriv iz živil in krme v skladu s to uredbo zmanjšuje tudi tveganje upočasnitve razogljičenja prometnega sektorja, ki bi sicer lahko nastalo zaradi prehoda biogoriv iz poljščin iz cestnega v pomorski sektor. Bistvenega pomena je, da se takšen prehod čim bolj zmanjša, saj cestni promet ostaja daleč najbolj onesnažujoč prevozni sektor, pomorski prevoz pa trenutno uporablja pretežno fosilna goriva. Zato je primerno, da se prepreči ustvarjanje potencialno velikega povpraševanja po biogorivih, tekočih biogorivih in biomasnih gorivih iz živil in krme s spodbujanjem njihove uporabe v skladu s to uredbo. V skladu s tem je treba zaradi dodatnih emisij toplogrednih plinov in izgube biotske raznovrstnosti, ki jih povzročajo vse vrste **biogoriv iz prehranskih in krmnih poljščin**, za ta goriva šteti, da imajo enake emisijske faktorje kot najmanj ugodna **fosilna** pot.

Predlog spremembe

(14) Dolga pripravljalna obdobja, povezana z razvojem in uvajanjem novih **obnovljivih** goriv in energijskih rešitev za pomorski prevoz **ter dolga povprečna življenjska doba ladij, ki se giblje med 25 in 30 leti**, zahtevajo hitro ukrepanje ter vzpostavitev jasnega in predvidljivega dolgoročnega regulativnega okvira, **o katerem bi razpravljali z deležniki in civilno družbo**, ki bo olajšal načrtovanje in naložbe vseh zadevnih deležnikov. **S pospeševanjem podnebne krize se povečuje pomen ukrepov, ki se v tem sektorju sprejemajo danes. Jasen, ambiciozen** in trden dolgoročni regulativni okvir bo olajšal razvoj in uvajanje

sčasoma postati ambicioznejše, da bi odražale pričakovani tehnološki razvoj ter povečano proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za plovila.

alternativnih goriv in *obnovljivih* energijskih rešitev za pomorski prevoz ter spodbudil naložbe deležnikov. V *tem* okviru bi bilo treba opredeliti mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij, **tako da bi dosegli ničelne emisije** do leta 2050. Te mejne vrednosti bi morale sčasoma postati ambicioznejše, da bi odražale pričakovani tehnološki razvoj ter povečano proizvodnjo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za plovila.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Ta uredba bi morala določati metodologijo in formulo, ki bi se morali uporabljati za izračun letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje. Ta formula bi morala temeljiti na porabi goriva, o kateri poročajo ladje, in upoštevati ustrezne emisijske faktorje teh goriv. V metodologiji bi se morala odražati tudi uporaba nadomestnih virov energije, kot *sta* vetrna ali električna energija.

Predlog spremembe

(15) Ta uredba bi morala določati metodologijo in formulo, ki bi se morali uporabljati za izračun letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje. Ta formula bi morala temeljiti na porabi goriva, o kateri poročajo ladje, in upoštevati ustrezne emisijske faktorje teh goriv. V metodologiji bi se morala odražati tudi uporaba nadomestnih virov energije **med plovbo in med privezom**, kot *so* vetrna, *sončna* ali električna energija.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(17) Učinkovitost obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih goriv od vrtine do brazde bi bilo treba določiti z uporabo privzetih ali dejanskih in potrjenih emisijskih faktorjev, ki zajemajo emisije od vrtine do rezervoarja in emisije od rezervoarja do brazde. Vendar bi bilo treba

Predlog spremembe

(17) Učinkovitost obnovljivih in nizkoogljičnih pomorskih goriv od vrtine do brazde bi bilo treba določiti z uporabo privzetih ali dejanskih in potrjenih emisijskih faktorjev, ki zajemajo emisije od vrtine do rezervoarja in emisije od rezervoarja do brazde. Vendar bi bilo treba

učinkovitost fosilnih goriv ocenjevati le z uporabo privzetih emisijskih faktorjev, kot je določeno v tej uredbi.

učinkovitost *tako tekočih kot plinskih* fosilnih goriv ocenjevati le z uporabo privzetih emisijskih faktorjev, *ki bi jih bilo treba redno posodabljeni na podlagi najnovejšega tehnološkega in znanstvenega razvoja*, kot je določeno v tej uredbi. *V prihodnosti bi se lahko dovolila uporaba dejanskih in potrjenih emisijskih faktorjev, ki zajemajo delež emisij od rezervoarja do brazde, ki nastanejo zaradi uhajanja, za fosilna goriva, pod pogojem, da Komisija z delegiranim aktom vzpostavi ustrezen mehanizem certificiranja in preverjanja.*

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(18) Za spodbujanje uporabe virov energije, ki zagotavljajo manjši skupni odtis toplogrednih plinov, je potreben celovit pristop v zvezi z vsemi najpomembnejšimi emisijami toplogrednih plinov (CO₂, CH₄ in N₂O). Da bi se upošteval potencial globalnega segrevanja metana in didušikovih oksidov, bi morala biti mejna vrednost, določena v tej uredbi, izražena v „ekvivalentu CO₂“.

Predlog spremembe

(18) Za spodbujanje uporabe virov energije, ki zagotavljajo manjši skupni odtis toplogrednih plinov, je potreben celovit pristop v zvezi z vsemi najpomembnejšimi emisijami toplogrednih plinov (CO₂, **BC**, CH₄ in N₂O). Da bi se upošteval potencial globalnega segrevanja metana, **črnega ogljika** in didušikovih oksidov, bi morala biti mejna vrednost, določena v tej uredbi, izražena v „ekvivalentu CO₂“. *Evropska komisija bi morala izračunati referenčno vrednost najpozneje decembra 2022, ustrezati pa bi morala povprečni intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij leta 2020 za floto, določeni na podlagi podatkov, ki se spremljajo in sporočajo v okviru Uredbe (EU) 2015/757, ter z uporabo metodologije in privzetih vrednosti iz Priloge I in Priloge II k tej uredbi.*

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(19) Z uporabo obnovljivih virov energije in alternativnih načinov pogona, ***kot sta vetrna in sončna energija***, se močno zmanjša intenzivnost toplogrednih plinov pri skupni ***porabi energije s strani ladij***. ***Težave pri natančnem merjenju in količinski opredelitvi*** teh virov energije (***neenakomerna poraba energije, neposredni prenos pri pogonu itd.***) ***ne bi smele ovirati njihovega priznavanja pri skupni porabi energije s strani ladij*** na podlagi približkov ***njihovega prispevka k energijski bilanci ladje***.

Predlog spremembe

(19) Z uporabo obnovljivih virov energije in alternativnih načinov pogona, ***med drugimi vetrne in sončne energije***, se močno zmanjša intenzivnost toplogrednih plinov pri skupni ***energiji ladij***. ***Rešitve za natančno merjenje in količinsko opredelitev*** teh virov energije, ***kot so zaznavala na plovilu in programska oprema za ocenjevanje razmer na poti, so vse bolj dostopne***. ***Zato bi bilo treba prispevek obnovljivih virov energije in alternativnih načinov pogonak energijski bilanci ladje čim natančneje beležiti in upoštevati z uporabo trenutno najboljših razpoložljivih merilnih sredstev ali, kadar se merjenje izkaže za tehnično neizvedljivo, na podlagi najboljših možnih približkov***. ***Mednarodna pomorska organizacija zagotavlja smernice o obravnavi inovativne tehnologije za energijsko učinkovitost^{1a}, vključno za ocenjevanje energije iz pomožnega vetrnega pogona, razvijajo pa se tudi druge metode ocenjevanja***.

^{1a} 2021 GUIDANCE ON TREATMENT OF INNOVATIVE ENERGY EFFICIENCY TECHNOLOGIES FOR CALCULATION AND VERIFICATION OF THE ATTAINED EEDI AND EEXI (Smernice iz leta 2021 za obravnavo inovativnih energijsko učinkovitih tehnologij za izračun in preverjanje dobljenega projektnega indeksa energijske učinkovitosti in indeksa obstoječe energijske učinkovitosti) (MEPC.1/Circ.896)

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe Uvodna izjava 20

(20) **Onesnaževanje** zraka, ki ga povzročajo **zasidrane** ladje (žveplovi oksidi, dušikovi oksidi in trdni delci), je zelo skrb vzbujajoče za obalna območja in pristaniška mesta. Zato bi bilo treba uvesti posebne in stroge obveznosti za zmanjšanje emisij z zasidranih ladij, ki med privezom v pristanišču pridobivajo energijo iz svojih motorjev. Po podatkih, ki so bili v okviru Uredbe (EU) 2015/757 zbrani leta 2018, predstavljajo potniške ladje in kontejnerske ladje kategoriji ladij, ki proizvedeta največjo količino emisij na zasidrano ladjo. Zato bi bilo treba emisije iz teh kategorij ladij obravnavati prednostno.

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Uvodna izjava 20 a (novo)

(20) **Ocenjuje se, da onesnaževanje** zraka, ki ga povzročajo ladje (žveplovi oksidi, dušikovi oksidi in trdni delci), **v Uniji povzroči preko 50.000 smrti letno in** je zelo skrb vzbujajoče za obalna območja in pristaniška mesta. Zato bi bilo treba uvesti posebne in stroge obveznosti za zmanjšanje emisij z zasidranih ladij, ki med privezom v pristanišču pridobivajo energijo iz svojih motorjev. Po podatkih, ki so bili v okviru Uredbe (EU) 2015/757 zbrani leta 2018, predstavljajo potniške ladje in kontejnerske ladje kategoriji ladij, ki proizvedeta največjo količino emisij na zasidrano ladjo. Zato bi bilo treba emisije iz teh kategorij ladij obravnavati prednostno, **slediti pa bi morala obravnava vseh ostalih ladij, da bi čim prej izboljšali kakovost zraka na obalnih območjih.**

(20a) Ker je črni ogljik drugi največji povzročitelj segrevanja podnebja v ladijskem prometu, bi lahko ukrepi za zmanjšanje njegove uporabe pomagali, da bi se spopadli tako z onesnaženjem zraka in kot s podnebnimi spremembami. Določitev strogih vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov, spodbujanje operativne in energijske učinkovitosti ter prištetje črnega ogljika k cilju glede intenzivnosti toplogrednih plinov bi lahko pomagali k zmanjšanju emisij CO₂ in črnega ogljika. Evropska komisija bi morala v svojem poročilu oceniti, ali so morda potrebni nadaljnji ukrepi za boj proti izpustu črnega ogljika blizu Arktike ali na Arktiki.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(21) Uporaba oskrbe z električno energijo z obale zmanjšuje onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo ladje, in zmanjšuje količino emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča pomorski prevoz. Uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega predstavlja vse bolj **čisto** oskrbo z električno energijo, ki je na voljo zasidranim ladjam, **glede na vse večji** delež obnovljivih virov energije v mešanici virov električne energije EU. Medtem ko Direktiva 2014/94/EU (direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva) vključuje le določbo o priključnih mestih za oskrbo z električno energijo s kopnega, povpraševanje po tej tehnologiji in posledično njeno uvajanje ostajata omejena. Zato bi bilo treba določiti posebna pravila, da bi bila za ladje, **ki najbolj onesnažujejo**, obvezna uporaba oskrbe z električno energijo **s kopnega**.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe Uvodna izjava 21 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(21) Uporaba oskrbe z električno energijo z obale zmanjšuje onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo **zasidrane** ladje, in zmanjšuje količino emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča pomorski prevoz **med privezom**. Uporaba oskrbe z električno energijo s kopnega predstavlja vse bolj **koristno** oskrbo z električno energijo, ki je na voljo zasidranim ladjam **in bo enako čista kot** delež obnovljivih virov energije v mešanici virov električne energije EU. Medtem ko Direktiva 2014/94/EU (direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva) vključuje le določbo o priključnih mestih za oskrbo z električno energijo s kopnega, povpraševanje po tej tehnologiji in posledično njeno uvajanje ostajata omejena. Zato bi bilo treba določiti posebna pravila **in pobude**, da bi bila za **vse** ladje **iz te uredbe** obvezna uporaba oskrbe z električno energijo z **obale**.

(21a) Usklajevanje med pristanišči, upravljavci ladij in vsemi ustreznimi deležniki je ključno za zagotovitev optimalne uporabe oskrbe z električno energijo z obale. Upravljavci ladij bi morali zlasti pristanišču postanka zagotoviti ustrezne in pravočasne informacije o svoji nameri, da uporabijo oskrbo z električno energijo z obale, in o ocenjenih potrebah po energiji, zlasti kadar presegajo ocenjene potrebe za to

kategorijo ladij, da bi med drugim zagotovili predvidljivo uporabo električnega omrežja. Države članice bi morale tesno sodelovati z ustreznimi deležniki, da bi zagotovile izvedbo potrebnih naložb in zadostne zmogljivosti ter stabilnost omrežja. Obveznost pristanišč, da zagotavljajo oskrbo z električno energijo z obale, bi bilo treba dopolniti z ustrežno obveznostjo za ladje, da se med privezom priključijo na tako infrastrukturo za polnjenje, da bi zagotovili učinkovitost in preprečili nasedle naložbe.

Da bi preprečili nezdružljivost med napravami za prenos električne energije na krovu in v pristaniščih, bi morala Komisija zagotoviti potrebno podporo za zagotovitev, da plovila in pristanišča izpolnjujejo vse obstoječe in prihodnje zahteve glede standardizacije, zlasti v zvezi s pretvorbo električne frekvence, kjer je to potrebno.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(22) Poleg oskrbe z električno energijo s **kopnega** bi lahko enakovredne okoljske koristi v pristaniščih zagotavljale še druge tehnologije. Kadar se dokaže, da je uporaba alternativne tehnologije enakovredna oskrbi z električno energijo s kopnega, bi morala biti ladja izvzeta iz uporabe oskrbe z električno energijo s **kopnega**.

Predlog spremembe

(22) Poleg oskrbe z električno energijo z **obale** bi lahko enakovredne okoljske koristi v pristaniščih zagotavljale še druge tehnologije, **kot so naprave za proizvodnjo energije iz obnovljivih virov na plovilu, akumulatorji in zamenjava akumulatorjev**. Kadar se dokaže, da je uporaba alternativne tehnologije **v smislu onesnaževanja zraka in zmanjšanja emisij toplogrednih plinov** enakovredna oskrbi z električno energijo s kopnega, bi morala biti ladja izvzeta iz uporabe oskrbe z električno energijo z **obale**.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(23) Izjeme od uporabe oskrbe z električno energijo *s kopnega* bi morale biti določene tudi za več objektivnih razlogov, ki jih potrdi upravni organ pristanišča postanka in *so omejeni* na nenačrtovane postanke v pristaniščih zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju, za kratkoročne postanke ladij med privezom, krajše od dveh ur, saj je to minimalni čas, potreben za priključitev, in za uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(24) Izjeme v primeru nerazpoložljivosti ali nezdržljivosti uporabe oskrbe z električno energijo *s kopnega* bi morale biti omejene, potem ko bi imeli upravljavci ladij in pristanišč dovolj časa za izvedbo potrebnih naložb, da bi se zagotovile potrebne spodbude za navedene naložbe in preprečila nelojalna konkurenca. Od leta 2035 bi morali upravljavci ladij skrbno načrtovati svoje postanke v pristaniščih za zagotovitev, da lahko svoje dejavnosti opravljajo brez emisij onesnaževal zraka in toplogrednih plinov med privezom ter brez ogrožanja okolja na obalnih območjih in v pristaniških mestih. **Ohraniti** bi bilo treba omejeno število izjem v primeru nerazpoložljivosti *ali nezdržljivosti uporabe* oskrbe z električno energijo *s kopnega*, da bi se zagotovila možnost

Predlog spremembe

(23) Izjeme od uporabe oskrbe z električno energijo *z obale* bi morale biti določene tudi za več objektivnih razlogov, ki jih potrdi upravni organ pristanišča postanka, *upravljavec terminala in/ali pristojni organ, odvisno od modela upravljanja za pristanišča v različnih državah članicah*. *Te izjeme bi morale biti omejene* na nenačrtovane postanke v pristaniščih zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju, za kratkoročne postanke ladij med privezom, krajše od dveh ur, saj je to minimalni čas, potreben za priključitev, in za uporabo proizvodnje energije na krovu v izrednih razmerah.

Predlog spremembe

(24) Izjeme v primeru nerazpoložljivosti ali nezdržljivosti uporabe oskrbe z električno energijo *z obale* bi morale biti omejene, potem ko bi imeli upravljavci ladij in pristanišč dovolj časa za izvedbo potrebnih naložb, da bi se zagotovile potrebne spodbude za navedene naložbe in preprečila nelojalna konkurenca. Od leta 2035 bi morali upravljavci ladij skrbno načrtovati svoje postanke v pristaniščih za zagotovitev, da lahko svoje dejavnosti opravljajo brez emisij onesnaževal zraka in toplogrednih plinov med privezom ter brez ogrožanja okolja na obalnih območjih in v pristaniških mestih. **Do leta 2040** bi bilo treba **ohraniti** omejeno število izjem v primeru nerazpoložljivosti oskrbe z električno energijo *z obale*, da bi se zagotovila možnost občasnih sprememb v

občasnih sprememb v zadnjem trenutku glede voznega reda postankov v pristaniščih in postankov v pristaniščih z nezdružljivo opremo.

zadnjem trenutku glede voznega reda postankov v pristaniščih in postankov v pristaniščih z nezdružljivo opremo. **Za nadaljnje spodbujanje uporabe oskrbe z električno energijo z obale bi morale države članice izvajati določbe iz člena 14 Direktive (EU) .../... [direktiva o obdavčitvi energije], ki določa popolne ali delne oprostitve za električno energijo, ki se dobavlja neposredno plovilom med privezom v pristanišču ali mobilnim baterijam za plovila, ki se polnijo med privezom.**

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe Uvodna izjava 25

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(25) S to uredbo bi se moral vzpostaviti zanesljiv sistem spremljanja, poročanja in preverjanja, da bi se spremljala skladnost z njenimi določbami. Tak sistem bi se moral nediskriminatorno uporabljati za vse ladje in bi moral zahtevati preverjanje s strani tretje osebe, da bi se zagotovila točnost podatkov, predloženih v okviru tega sistema. Da bi se olajšalo doseganje cilja te uredbe, bi bilo treba vse podatke, ki se že sporočajo za namene Uredbe (EU) 2015/757, po potrebi uporabiti za preverjanje skladnosti s to uredbo, da bi se omejilo upravno breme za družbe, preveritelje **in** pomorske organe.

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe Uvodna izjava 26

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(26) Družbe bi morale biti odgovorne za spremljanje količine in vrste porabljene

Predlog spremembe

(25) S to uredbo bi se moral vzpostaviti zanesljiv **in pregleden** sistem spremljanja, poročanja in preverjanja, da bi se spremljala skladnost z njenimi določbami. Tak sistem bi se moral nediskriminatorno uporabljati za vse ladje in bi moral zahtevati preverjanje s strani tretje osebe, da bi se zagotovila točnost podatkov, predloženih v okviru tega sistema. Da bi se olajšalo doseganje cilja te uredbe, bi bilo treba vse podatke, ki se že sporočajo za namene Uredbe (EU) 2015/757, po potrebi uporabiti za preverjanje skladnosti s to uredbo, da bi se omejilo upravno breme za družbe, preveritelje **ter** pomorske **in upravne** organe.

Predlog spremembe

(26) Družbe bi morale biti odgovorne za spremljanje količine in vrste porabljene

energije na krovu ladij med plovbo in privezom ter poročanje o tem, pa tudi o drugih pomembnih informacijah, kot so informacije o vrsti motorja na krovu **ali prisotnost** tehnologij za pomožni vetrni pogon, da bi se dokazala skladnost z mejno vrednostjo intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, določeno v tej uredbi. Da bi se olajšalo izpolnjevanje teh obveznosti spremljanja in poročanja ter postopek preverjanja s strani preveriteljev, bi morale družbe podobno kot v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 dokumentirati predvideno metodo spremljanja in v načrtu za spremljanje navesti dodatne podrobnosti o uporabi pravil iz te uredbe. Načrt za spremljanje in po potrebi njegove poznejše spremembe bi bilo treba predložiti preveritelju.

energije na krovu ladij med plovbo in privezom ter poročanje o tem, pa tudi o drugih pomembnih informacijah, kot so informacije o vrsti motorja na krovu, **tehnične specifikacije** tehnologij za pomožni vetrni pogon **ali kateri koli drug alternativen vir energije na krovu, vključno s podatki o energiji, ki jo zagotavljajo**, da bi se dokazala skladnost z mejno vrednostjo intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, določeno v tej uredbi. Da bi se olajšalo izpolnjevanje teh obveznosti spremljanja in poročanja ter postopek preverjanja s strani preveriteljev, bi morale družbe podobno kot v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 dokumentirati predvideno metodo spremljanja in v načrtu za spremljanje navesti dodatne podrobnosti o uporabi pravil iz te uredbe. Načrt za spremljanje in po potrebi njegove poznejše spremembe bi bilo treba predložiti preveritelju. **Za uporabo posebne metode iz prilog je treba sporočiti podatke o plovbi v ledu in druge zadevne podatke o plovilih za plovbo v ledu.**

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe

Uvodna izjava 26 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(26a) Spodbujati bi bilo treba uporabo tehnologij razpršene evidence, da bi bili postopki spremljanja in poročanja, določeni v skladu s to uredbo, varnejši, bolj točni in bolj sledljivi za preverjanje.

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe

Uvodna izjava 29

(29) Preveritelji bi morali na podlagi podatkov in informacij, ki jih spremljajo in sporočajo družbe, izračunati in določiti letno povprečno intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje ter bilanco ladje glede na mejno vrednost, vključno z morebitnim presežkom ali primanjkljajem skladnosti, pa tudi izpolnjevanje zahtev za uporabo oskrbe z električno energijo z obale med privezom. Preveritelj bi moral te informacije sporočiti zadevni družbi. Če je preveritelj isti subjekt kot preveritelj za namene Uredbe (EU) 2015/757, bi se lahko takšno obvestilo poslalo skupaj s poročilom o preverjanju v skladu z navedeno uredbo. Zadevna družba bi morala nato te informacije sporočiti Komisiji.

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe Uvodna izjava 30

(30) Komisija bi morala vzpostaviti in zagotoviti delovanje elektronske podatkovne zbirke, **ki bi beležila uspešnost** vsake ladje in **zagotavljala njeno skladnost** s to uredbo. Da bi se olajšalo poročanje in omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in druge uporabnike, bi morala ta elektronska podatkovna zbirka temeljiti na obstoječem modulu THETIS-MRV ter upoštevati možnost ponovne uporabe informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757.

(29) Preveritelji bi morali na podlagi podatkov in informacij, ki jih spremljajo in sporočajo družbe, izračunati in določiti letno povprečno intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje ter bilanco ladje glede na mejno vrednost, vključno z morebitnim presežkom ali primanjkljajem skladnosti, pa tudi izpolnjevanje zahtev za uporabo oskrbe z električno energijo z obale med privezom **in kvote za obnovljiva goriva nebiološkega izvora. Preveritelj bi moral vsako leto tudi ločeno zbrati podatke za vsako vrsto goriva ali energije, porabljene med privezom ali plovbo, tudi za vsak porabljen nadomestni vir energije, kot so električna, vetrna ali sončna energija.** Preveritelj bi moral te informacije sporočiti zadevni družbi. Če je preveritelj isti subjekt kot preveritelj za namene Uredbe (EU) 2015/757, bi se lahko takšno obvestilo poslalo skupaj s poročilom o preverjanju v skladu z navedeno uredbo. Zadevna družba bi morala nato te informacije sporočiti Komisiji.

(30) Komisija bi morala vzpostaviti in zagotoviti delovanje **centralno upravljane** elektronske podatkovne zbirke **za beleženje uspešnosti** vsake ladje **ter za zbiranje podatkov o rabi energije, globah, prilagodljivosti in izjemah ter vseh drugih ustreznih informacij, in zagotovi** skladnost s to uredbo. Da bi se olajšalo poročanje in omejilo upravno breme za družbe, preveritelje in druge uporabnike, bi morala ta elektronska podatkovna zbirka temeljiti na obstoječem modulu THETIS-MRV ter

upoštevati možnost ponovne uporabe informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757. **Da bi se povečala preglednost in obenem zmanjšalo upravno breme za lastnike in upravljavce ladij, bi morali preveritelji na ravni posamezne ladje zbirati podatke o skladnosti, ki jih sporočijo lastniki in upravljavci ladij. Podatki, vneseni v podatkovno zbirko, bi morali biti primerljivi in javno dostopni v odprtem formatu, da bi splošna javnost ter zlasti civilna družba in znanstvena skupnost lahko sledile ekološkemu prehodu v pomorskem sektorju.**

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(31) Skladnost s to uredbo bi bila odvisna od elementov, na katere družba morda ne bi mogla vplivati, kot so težave v zvezi z razpoložljivostjo ali kakovostjo goriva. Zato bi bilo treba družbam omogočiti prilagodljivost pri prenašanju presežka skladnosti iz enega leta v drugo ali izposoji predhodnega presežka skladnosti iz naslednjega leta, vendar znotraj določenih mejnih vrednosti. Uporaba oskrbe z električno energijo s **kopnega** med privezom, ki je zelo pomembna za kakovost lokalnega zraka v pristaniških mestih in na obalnih območjih, ne bi smela biti upravičena do podobnih določb glede prilagodljivosti.

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe Uvodna izjava 32

Predlog spremembe

(31) Skladnost s to uredbo bi bila odvisna od elementov, na katere družba morda ne bi mogla vplivati, kot so težave v zvezi z razpoložljivostjo ali kakovostjo goriva. Zato bi bilo treba družbam omogočiti prilagodljivost pri prenašanju presežka skladnosti iz enega leta v drugo ali izposoji predhodnega presežka skladnosti iz naslednjega leta, **ustvarjenega z energijo iz obnovljivih virov**, vendar znotraj določenih mejnih vrednosti. Uporaba oskrbe z električno energijo z **obale in katere od drugih nizkoemisijskih tehnologij** med privezom, ki je zelo pomembna za kakovost lokalnega zraka v pristaniških mestih in na obalnih območjih, ne bi smela biti upravičena do podobnih določb glede prilagodljivosti.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(32) Da bi se preprečila vezanost na tehnologijo in še naprej podpirala uporaba **najučinkovitejših** rešitev, bi bilo treba družbam dovoliti, da združijo učinkovitost **različnih** ladij in z morebitno presežno učinkovitostjo ene ladje nadomestijo nezadostno učinkovitost druge. To ustvarja možnost nagrajevanja presežne skladnosti in spodbuja naložbe v naprednejše tehnologije. Možnost združevanja skladnosti bi morala ostati prostovoljna in odvisna od soglasja zadevnih družb.

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe Uvodna izjava 33

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(33) Dokument o skladnosti („potrdilo o skladnosti FuelEU“), ki ga izda preveritelj v skladu s postopki, določenimi v tej uredbi, bi bilo treba hraniti na krovu ladij kot dokaz o skladnosti z mejnimi vrednostmi intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje in z zahtevami glede uporabe oskrbe z električno energijo **s koptnega** med privezom. Preveritelji bi morali o izdaji takih listin obvestiti Komisijo.

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe Uvodna izjava 35

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(35) Brez poseganja v možnost doseganja skladnosti s pomočjo določb o prilagodljivosti in združevanja skladnosti

Predlog spremembe

(32) Da bi se preprečila vezanost na tehnologijo in še naprej podpirala uporaba **energijsko najbolj učinkovitih in trajnostnih** rešitev, bi bilo treba družbam dovoliti, da združijo učinkovitost ladij in z morebitno presežno učinkovitostjo ene ladje nadomestijo nezadostno učinkovitost druge. To ustvarja možnost nagrajevanja presežne skladnosti in spodbuja naložbe v naprednejše tehnologije. Možnost združevanja skladnosti bi morala ostati prostovoljna in odvisna od soglasja zadevnih družb.

Predlog spremembe

(33) Dokument o skladnosti („potrdilo o skladnosti FuelEU“), ki ga izda preveritelj v skladu s postopki, določenimi v tej uredbi, bi bilo treba hraniti na krovu ladij kot dokaz o skladnosti z mejnimi vrednostmi intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje z **zahtevo za obnovljiva goriva nebiološkega izvora** in z zahtevami glede uporabe oskrbe z električno energijo **z obale** med privezom. Preveritelji bi morali o izdaji takih listin obvestiti Komisijo.

Predlog spremembe

(35) Brez poseganja v možnost doseganja skladnosti s pomočjo določb o prilagodljivosti in združevanja skladnosti

se ladjam, ki ne upoštevajo mejnih vrednosti letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu, naloži globa, ki ima odvračilni učinek. Globa bi morala biti sorazmerna z obsegom neskladnosti in bi morala odpraviti vse gospodarske prednosti neskladnosti, da bi se tako ohranili enaki konkurenčni pogoji v sektorju. **Temeljiti bi morala na količini in stroških** obnovljivega in nizkoogljičnega goriva, ki bi ga morale ladje uporabljati za izpolnitev zahtev iz uredbe.

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe Uvodna izjava 36

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(36) Globa, naložena za vsak neskladen postanek v pristanišču, bi morala biti sorazmerna s stroški uporabe električne energije in dovolj visoka, da bo odvracala od uporabe virov energije, ki bolj onesnažujejo okolje. Globa bi morala temeljiti na vgrajeni moči na krovu plovila, izraženi v megavatih, pomnoženi s fiksno globo v EUR na uro priveza. Ker ni natančnih podatkov o stroških zagotavljanja oskrbe z električno energijo s **kopnega** v Uniji, bi morala ta postavka temeljiti na povprečni ceni električne energije za negospodinjske odjemalce v EU, pomnoženi s faktorjem dve, da bi se upoštevali še drugi stroški, povezani z opravljanjem storitve, med drugim stroški povezave in elementi za povrnitev naložb.

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe Uvodna izjava 37

se ladjam, ki ne upoštevajo mejnih vrednosti letne povprečne intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu, naloži globa, ki ima odvračilni učinek. Globa bi morala biti sorazmerna z obsegom neskladnosti in bi morala odpraviti vse gospodarske prednosti neskladnosti, da bi se tako ohranili enaki konkurenčni pogoji v sektorju. **Morala bi biti višja od količine in stroškov** obnovljivega in nizkoogljičnega goriva, ki bi ga morale ladje uporabljati za izpolnitev zahtev iz uredbe.

Predlog spremembe

(36) Globa, naložena za vsak neskladen postanek v pristanišču, bi morala biti sorazmerna s stroški uporabe električne energije in dovolj visoka, da bo odvracala od uporabe virov energije, ki bolj onesnažujejo okolje. Globa bi morala temeljiti na vgrajeni moči na krovu plovila, izraženi v megavatih, pomnoženi s fiksno globo v EUR na uro priveza. Ker ni natančnih podatkov o stroških zagotavljanja oskrbe z električno energijo z **obale** v Uniji, bi morala ta postavka temeljiti na **najnovejši** povprečni ceni električne energije za negospodinjske odjemalce v EU, pomnoženi s faktorjem dve, da bi se upoštevali še drugi stroški, povezani z opravljanjem storitve, med drugim stroški povezave in elementi za povrnitev naložb.

(37) Prihodke, ustvarjene s plačilom glob, bi bilo treba uporabiti za spodbujanje **distribucije in uporabe** obnovljivih in **nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju** ter za pomoč pomorskim prevoznikom pri doseganju njihovih podnebnih in okoljskih ciljev. V ta namen bi bilo treba te prihodke nameniti skladu za **inovacije** iz člena 10a(8) Direktive 2003/87/ES.

(37) Prihodke, ustvarjene s plačilom glob, bi bilo treba **v celoti ponovno investirati v pomorski sektor in** uporabiti za spodbujanje **njegovega ekološkega pravičnega prehoda s pomočjo hitrega izboljšanja energijske in operativne učinkovitosti ladij, tudi na kratkih plovbah in v pristaniščih, uvajanja pogonskih tehnologij z ničelnimi emisijami in trajnostne rabe energije iz obnovljivih virov, vključno z vetrno, pa tudi za olajšanje izgradnje zadevnih objektov za napajanje z gorivom in električnih priključkov v pristaniščih**, ter **pri tem pomagati** pomorskim prevoznikom pri doseganju njihovih podnebnih in okoljskih ciljev. **Hkrati bi bilo treba prihodke uporabiti tudi za podporo prerazporejanju, usposabljanju, preusposabljanju in izpopolnjevanju delavcev vzdolž celotne vrednostne verige pomorskega sektorja, vključno z ladjedelnicami, da bi jih opremili z okolju prijaznimi znanji in spretnostmi ter tehnologijami, potrebnimi za prehodna usposabljanja ladijskih navigatorjev in kapitanov, zlasti pa bi se bilo treba osredotočiti na koristi in povečanje učinkovitosti zaradi zmanjšanja potovalne hitrosti, optimizacije poti in logistične ureditve tovora, pa tudi osveščenost o morskih ekosistemih in problemu morskih odpadkov.** V ta namen bi bilo treba te prihodke nameniti skladu za **ocean** iz člena [XX] Direktive 2003/87/ES **in jih nameniti projektom v pomorskem sektorju v skladu s cilji iz te uredbe. 20 % letno zbranih prihodkov sklada za ocean bi se namreč moralo nameniti za zaščito, obnovo in boljše upravljanje morskih ekosistemov, ki jih prizadene globalno segrevanje, kot so morska zavarovana območja, ter za spodbujanje horizontalnega trajnostnega modrega gospodarstva, kot je obnovljiva morska energija.**

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe Uvodna izjava 39

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(39) Glede na pomen posledic, ki bi jih lahko imeli ukrepi preveriteljev na podlagi te uredbe za zadevne družbe, zlasti v zvezi z določitvijo neskladnih postankov v pristaniščih, **izračunom** zneskov glob in zavrnitvijo izdaje potrdila o skladnosti FuelEU, bi morale imeti te družbe pravico, da pri pristojnem organu v državi članici, v kateri je bil preveritelj akreditiran, zaprosijo za presojo takih ukrepov. Ob upoštevanju temeljne pravice do učinkovitega pravnega sredstva, določene v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, bi morale biti odločitve, ki jih pristojni organi in upravni organi pristanišča sprejmejo na podlagi te uredbe, predmet sodne presoje v skladu z nacionalno zakonodajo zadevne države članice.

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe Uvodna izjava 40

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(40) Da bi se z učinkovitim delovanjem te uredbe ohranili enaki konkurenčni pogoji, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo seznama emisijskih faktorjev od vrtine do brazde, spremembo seznama upoštevanih brezemisijskih tehnologij ali meril za njihovo uporabo, **določitvijo** pravil o izvajanju laboratorijskega preskušanja in meritev neposrednih emisij, prilagoditvijo

Predlog spremembe

(39) Glede na pomen posledic, ki bi jih lahko imeli ukrepi preveriteljev na podlagi te uredbe za zadevne družbe, zlasti v zvezi z določitvijo neskladnih postankov v pristaniščih, **zbiranjem podatkov za izračun** zneskov glob in zavrnitvijo izdaje potrdila o skladnosti FuelEU, bi morale imeti te družbe pravico, da pri pristojnem organu v državi članici, v kateri je bil preveritelj akreditiran, zaprosijo za presojo takih ukrepov. Ob upoštevanju temeljne pravice do učinkovitega pravnega sredstva, določene v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, bi morale biti odločitve, ki jih pristojni organi in upravni organi pristanišča sprejmejo na podlagi te uredbe, predmet sodne presoje v skladu z nacionalno zakonodajo zadevne države članice.

Predlog spremembe

(40) Da bi se z učinkovitim delovanjem te uredbe ohranili enaki konkurenčni pogoji, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo **opredelitve in posodobitve standardov za merjenje in obračunavanje nadomestnih virov energije**, seznama emisijskih faktorjev od vrtine do brazde, **izračunavanjem emisij ekvivalenta CO₂, tudi črnega ogljika**, spremembo seznama

faktorja **kazni**, akreditacijo preveriteljev, in načini plačila glob. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

upoštevni brezemisijских tehnologij **med privezom** ali meril za njihovo uporabo **ali merjenje njihovega prispevka k energijski bilanci ladje z namenom določitve predloge načrtov za spremljanje za določitev** pravil o izvajanju laboratorijskega preskušanja in meritev neposrednih emisij, prilagoditvijo faktorja **globe**, akreditacijo preveriteljev in **formulami ter** načini plačila glob. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Uvodna izjava 40 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(40a) Podnebno nevtralne tehnologije v pomorskem sektorju se hitro razvijajo na področju raziskav in razvoja. Komisija bi morala do ... [dve leti po začetku veljavnosti te uredbe] pripraviti poročilo, v katerem bi analizirala razvoj brezemisijских tehnologij na privezu in brezemisijских tehnologij za gorivo, tako na področju raziskav in inovacij kot na trgu.

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe Uvodna izjava 41

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(41) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁷.
Komisija bi morala pri oblikovanju predlog za standardizirane načrte za spremljanje z izvedbenimi akti, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo, upoštevati možnost ponovne uporabe informacij in podatkov, zbranih za namene Uredbe (EU) 2015/757.

²⁷ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe Uvodna izjava 42

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(42) Glede na mednarodno razsežnost pomorskega sektorja ***je treba*** dati prednost globalnemu pristopu k omejevanju intenzivnosti toplogrednih plinov energije, porabljene na krovu ladij, saj bi se lahko zaradi širšega področja uporabe štel za učinkovitejšega. V tem okviru in z namenom lažjega oblikovanja mednarodnih pravil v okviru IMO bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe sporočiti IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter IMO posredovati ***ustrezne predloge***.

Predlog spremembe

(41) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁷.

²⁷ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Predlog spremembe

(42) Glede na mednarodno razsežnost pomorskega sektorja ***bi morda bilo bolje*** dati prednost globalnemu pristopu k omejevanju intenzivnosti toplogrednih plinov energije, porabljene na krovu ladij, saj bi se lahko zaradi širšega področja uporabe štel za učinkovitejšega. ***To ne bi smelo ovirati zmoglosti Unije, da je bolj ambiciozna od mednarodnih standardov.*** V tem okviru in z namenom ***večjih ambicij in*** lažjega oblikovanja mednarodnih pravil v okviru IMO bi morala Komisija ustrezne informacije o izvajanju te uredbe sporočiti

Kadar se doseže dogovor o globalnem pristopu glede zadev, ki so pomembne za to uredbo, bi morala Komisija pregledati to uredbo, da bi jo po potrebi uskladila z mednarodnimi pravili.

IMO in drugim ustreznim mednarodnim organom ter IMO posredovati **predloge za spodbujanje k sprejetju ukrepov iz te uredbe na globalni ravni. Unija si še naprej prizadeva, da spodbuja ambicioznejše cilje za pomorsko razogljičenje v okviru IMO.** Kadar se doseže dogovor o globalnem pristopu **in se ta izkaže kot učinkovit in ambiciozen** glede zadev, ki so pomembne za to uredbo, bi morala Komisija pregledati to uredbo, da bi jo po potrebi uskladila z mednarodnimi pravili.

Predlog spremembe 46

Predlog uredbe Uvodna izjava 42 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(42a) Poleg načel subsidiarnosti in sorazmernosti bi bilo treba pri postopku revizije slediti načelu „za enega sprejetega se eden odpravi“. Načelo „za enega sprejetega se eden odpravi“ je pomembno orodje, namenjeno odpravljanju upravnih in regulativnih bremen, dopolnjevati pa bi ga morali kvalitativni ukrepi, da se zagotovi učinkovita priprava zakonodaje, ki bo kos izzivom prihodnosti in skladna z dolgoročnimi cilji Unije.

Predlog spremembe 47

Predlog uredbe Uvodna izjava 43 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(43a) Ker je pomembno, da se obravnavajo posebne potrebe otokov in oddaljenih območij Unije, ter da bi se zagotovila povezljivost, bi bilo treba sektorju pomorske kabotaže potnikov zagotoviti prožnost, kot je določeno v Uredbi Sveta (EGS) št. 3577/92, da bi se

prilagodil shemi, ne da bi se pri tem ogrozila sedanja raven prevoznih storitev.

Predlog spremembe 48

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka a a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) obveznost uporabe deleža obnovljivih goriv nebiološkega izvora na ladjah, ki pod jurisdikcijo države članice priplujejo v pristanišča, so v teh pristaniščih ali iz njih izplujejo in obveznost oskrbe, ki jo zagotovijo dobavitelji pomorskih goriv; ter

Predlog spremembe 49

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

da bi se povečala dosledna uporaba **obnovljivih** in **nizkoogljičnih goriv** ter nadomestnih virov energije po vsej Uniji ob hkratnem zagotavljanju nemotenega **pomorskega prometa** in preprečevanju izkrivljanj na notranjem trgu.

da bi se **spodbujal energijsko učinkovitejši ladijski prevoz in** povečala dosledna **dobava in** uporaba **nizkoogljične** in **trajnostne energije iz obnovljivih virov** ter nadomestnih virov energije **v pomorskem prevozu** po vsej Uniji **ter da bi se dosegel cilj ničelnih emisij v sektorju najkasneje do leta 2050 v skladu s ciljem Unije za podnebno nevtralnost ter cilji Pariškega sporazuma** ob hkratnem zagotavljanju nemotenega **delovanja** in preprečevanju izkrivljanj na notranjem trgu, **tudi kadar do njih pride zaradi upravljavcev, ki niso iz EU.**

Predlog spremembe 50

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Ta uredba se uporablja za vse dobavitelje goriv v zvezi z gorivi iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, dobavljenimi ladjam, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.

Predlog spremembe 51

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 2 a 1 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Države članice lahko iz uporabe točke (b) prvega pododstavka do 31. decembra 2029 izvamejo potniške in ro-ro potniške ladje, ki pristajajo v pristaniščih na otokih v isti državi članici, če ima ta po zadnjem uradnem popisu prebivalstva manj kot 50.000 stalnih prebivalcev. Države članice Komisijo uradno obvestijo o izvzetih poteh, ladjah in otokih ter vseh nadaljnjih spremembah.

Predlog spremembe 52

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(a) „emisije toplogrednih plinov“ pomeni izpust ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄) in ***didušikovih oksidov*** (N₂O) v ozračje;

(a) „emisije toplogrednih plinov“ pomeni izpust ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄) in ***didušikovega oksida*** (N₂O) v ozračje ***in neposredni sevalni prispevek emisij črnega ogljika***;

Predlog spremembe 53

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka f a (novo)

(fa) „nizkoogljična goriva“ pomenijo nizkoogljična goriva, kot so opredeljena v členu ... Direktive (EU) .../... [direktiva o skupnih pravilih notranjega trga obnovljivih plinov, zemeljskega plina in vodika COM/2021/803];

Predlog spremembe 54

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka g

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(g) „brezemisijska **tehnologija**“ pomeni tehnologijo, ki izpolnjuje zahteve iz Priloge III in ne vključuje izpusta naslednjih toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v ozračje z ladij: ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄), didušikovih oksidov (N₂O), žveplovih oksidov (SO_x), dušikovih oksidov (NO_x) **in** delcev (PM);

Predlog spremembe

(g) „brezemisijska **tehnologija na privezu**“ pomeni tehnologijo, ki izpolnjuje zahteve iz Priloge III in ne vključuje izpusta naslednjih toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v ozračje z ladij: ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄), didušikovih oksidov (N₂O), žveplovih oksidov (SO_x), dušikovih oksidov (NO_x), delcev (PM) **in črna ogljika**;

Predlog spremembe 55

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(i) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče **postanka, kakor je opredeljeno v členu 3, točka (b), Uredbe (EU) 2015/757**;

Predlog spremembe

(i) „pristanišče postanka“ pomeni pristanišče, **v katerem se ladja ustavi, da natovori ali raztovori velik del tovora ali da vkrca ali izkrca potnike; to posledično izključuje postanke, namenjene izključno oskrbi z gorivom ali zalogami, menjavi posadke, postankom v suhem doku ali popravi ladje in/ali njene opreme, postanke v pristanišču, ker ladja potrebuje pomoč ali je v stiski, prevoze z ene ladje na drugo izven pristanišč ter postanke, ki so namenjeni izključno iskanju zavetja pred slabim vremenom ali so potrebni**

zaradi dejavnosti iskanja in reševanja;

Predlog spremembe 56

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka i a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ia) „pristaniško območje“ pomeni pristaniško območje, kot je opredeljeno v členu 2, točka (r), Direktive (EU) 2009/45;

Predlog spremembe 57

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka i b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ib) „dobavitelj pomorskih goriv“ pomeni dobavitelja goriv, kakor je opredeljeno v členu 2(2), točka 38, Direktive (EU) 2018/2001, ki ladijsko gorivo dobavlja v pomorskem pristanišču pod jurisdikcijo države članice;

Predlog spremembe 58

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka k

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(k) „družba“ pomeni družbo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (d), Uredbe (EU) 2015/757;

(k) „družba“ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec, časovni zakupnik ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za komercialno upravljanje ladje in je odgovorna za plačilo porabljenega goriva;

Predlog spremembe 59

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka n

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(n) „raba energije na krovu“ pomeni količino energije, izraženo v megajoulih (MJ), ki jo ladja porabi za pogon in delovanje vse opreme na krovu bodisi na morju bodisi med privezom;

Predlog spremembe

(n) „raba energije na krovu“ pomeni količino energije, izraženo v megajoulih (MJ), ki jo ladja porabi za pogon in delovanje vse opreme na krovu bodisi na morju bodisi med privezom, **ki ne vključuje dodatne energije zaradi tehničnih značilnosti ladje kategorije IA ali IA Super ali enakovrednega razreda za plovbo v ledu, ter dodatne energije, ki jo zaradi plovbe v ledu uporablja ladja kategorije IC, IB, IA ali IA Super ali enakovrednega razreda za plovbo v ledu;**

Predlog spremembe 60

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka r

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(r) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni sistem za oskrbo zasidranih ladij z električno energijo, nizko- ali visokonapetostnim izmeničnim ali enosmernim tokom, vključno z napravami na ladji in na **kopnem**, kadar neposredno napaja glavno razdelilno ploščo za napajanje hotelov, delovne obremenitve pri izvajanju storitev ali polnjenje sekundarnih baterij;

Predlog spremembe

(r) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni sistem za oskrbo zasidranih ladij z električno energijo, nizko- ali visokonapetostnim izmeničnim ali enosmernim tokom, vključno **s pritrjenimi, plavajočimi ali premičnimi** napravami na ladji in na **obali**, kadar neposredno napaja glavno razdelilno ploščo za napajanje hotelov, delovne obremenitve pri izvajanju storitev ali polnjenje sekundarnih baterij;

Predlog spremembe 61

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka y

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(y) „najmanj ugodna pot“ pomeni **ogljeno najbolj intenzivne postopke pridobivanja**, ki se uporabljajo za katero

Predlog spremembe

(y) „najmanj ugodna pot“ pomeni **postopke pridobivanja z največjimi izpusti toplogrednih plinov**, ki se uporabljajo za

koli gorivo;

katero koli gorivo;

Predlog spremembe 62

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka z

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(z) „ekvivalent CO₂“ pomeni mersko enoto, ki se uporablja za izračun emisij iz CO₂, CH₄ in N₂O na podlagi njihovega potenciala globalnega segrevanja s pretvorbo količin CH₄ in N₂O v ekvivalentno količino ogljikovega dioksida z enakim potencialom globalnega segrevanja;

Predlog spremembe

(z) „ekvivalent CO₂“ pomeni mersko enoto, ki se uporablja za izračun emisij iz CO₂, CH₄, **črnega ogljika** in N₂O na podlagi njihovega potenciala globalnega segrevanja s pretvorbo količin CH₄, **črnega ogljika** in N₂O v ekvivalentno količino ogljikovega dioksida z enakim potencialom globalnega segrevanja;

Predlog spremembe 63

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka ee a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(eea) „upravni organ za ladjarske družbe“ pomeni:

(i) v primeru družbe, registrirane v državi članici, državo članico, v kateri je registrirana družba;

(ii) v primeru družbe, ki ni registrirana v državi članici, državo članico, v kateri je imela navedena družba v zadnjih dveh letih spremljanja po ocenah največ postankov v pristaniščih pri plovbah, ki spadajo na področje uporabe iz člena 2;

(iii) v primeru družbe, ki ni registrirana v državi članici in v preteklih dveh letih spremljanja ni opravila plovbe, ki spada na področje uporabe iz člena 2, pomeni upravni organ državo članico, v kateri je družba začela prvo plovo, ki spada na področje uporabe iz člena 2.

Predlog spremembe 64

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka ee b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(eeb) „kategorija ladje za plovbo v ledu“ pomeni oznako, ki jo ladji dodelijo pristojni nacionalni organi države zastave ali organizacija, ki jo ta država priznava, in ki kaže, da je ladja namenjena plovbi v ledu;

Predlog spremembe 65

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka ee c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(eec) „plovba v ledu“ pomeni plovbo ladje, ki je kategorizirana za plovbo v ledu, v morskem območju na robu ledu;

Predlog spremembe 66

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka ee d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(eed) „rob ledu“ pomeni v skladu z odstavkom 4.4 nomenklature Svetovne meteorološke organizacije za morje in led iz marca 2014 vsako razmejitev med odprtim morjem in morskim ledom v nekem trenutku, ne glede na to, ali je hitra ali plavajoča;

Predlog spremembe 67

Predlog uredbe

Člen 4 – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Mejna vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje

Predlog spremembe

Mejna vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje **in mandat za uporabo obnovljivih goriv nebiološkega izvora**

Predlog spremembe 68

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

– –13 % od 1. januarja 2035;

Predlog spremembe

– –25 % od 1. januarja 2035;

Predlog spremembe 69

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – alinea 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

– –26 % od 1. januarja 2040;

Predlog spremembe

– –50 % od 1. januarja 2040;

Predlog spremembe 70

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – alinea 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

– –59 % od 1. januarja 2045;

Predlog spremembe

– –75 % od 1. januarja 2045;

Predlog spremembe 71

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – alinea 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

– –75 % od 1. januarja 2050.

Predlog spremembe

– –100 % od 1. januarja 2050.

Predlog spremembe 72

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

[*: referenčna vrednost, ki bo izračunana v **poznejši fazi zakonodajnega postopka, ustreza** povprečni intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij leta 2020 za floto, določeni na podlagi podatkov, ki se spremljajo in sporočajo v okviru Uredbe (EU) 2015/757, ter z uporabo metodologije in privzetih vrednosti iz Priloge I k **navedeni** uredbi.]

Predlog spremembe

[*: referenčna vrednost, ki bo izračunana **do 31. decembra 2022 in bo ustrezala** povprečni intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij leta 2020 za floto, določeni na podlagi podatkov, ki se spremljajo in sporočajo v okviru Uredbe (EU) 2015/757, ter z uporabo metodologije in privzetih vrednosti iz Priloge I **in Priloge II** k tej uredbi.]

Predlog spremembe 73

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2a. Letni delež porabljene energije na krovu ladje v poročevalnem obdobju iz goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora dosega vsaj naslednje vrednosti:

– 2 % od 1. januarja 2030;

– 6 % od 1. januarja 2035.

Predlog spremembe 74

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2b. Dobavitelji ladijskega goriva zagotovijo, da je vse obnovljivo gorivo nebiološkega izvora, ki se med letom proda ladjam v vsakem pristanišču Unije, v skladu z vrednostmi in datumi začetka uporabe iz člena 2a, da se ladjam zagotovijo potrebna goriva.

Predlog spremembe 75

Predlog uredbe Člen 4 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Intenzivnost toplogrednih plinov **porabljene** energije na krovu se izračuna kot količina emisij toplogrednih plinov na enoto energije v skladu z metodologijo iz Priloge I.

Predlog spremembe

3. Intenzivnost toplogrednih plinov energije, **porabljene** na krovu, se izračuna kot količina emisij toplogrednih plinov na enoto energije v skladu z metodologijo iz Priloge I, **vključno s korekcijskim faktorjem za ladje za plovbo v ledu, od katerega se odšteje povečana poraba goriva, povezana s plovbo v ledu. Kot osnova za izračun emisijskih faktorjev so navedene privzete vrednosti v Prilogi II.**

Predlog spremembe 76

Predlog uredbe Člen 4 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge I, da se vnesejo ali posodobijo referenčni standardi za natančno merjenje in upoštevanje prispevka nadomestnih virov energije v skladu z znanstvenim in tehničnim napredkom.

Predlog spremembe 77

Predlog uredbe Člen 4 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge II, da se vključijo emisijski faktorji od vrtine do

Predlog spremembe

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge II, da se **zagotovi, da emisijski faktorji v čim večji**

brazde, povezani z morebitnimi novimi viri energije, **ali** da se **prilagodijo** obstoječi emisijski faktorji, da se zagotovi skladnost s prihodnjimi mednarodnimi standardi ali zakonodajo Unije na področju energije.

meri predstavljajo dejanske emisije v skladu z najboljšim razpoložljivim znanstvenim in tehničnim znanjem, da se vključijo emisijski faktorji od vrtime do brazde, povezani s črnim ogljikom in morebitnimi novimi viri energije, da se redno posodablja obstoječi emisijski faktorji **obstojećih virov energije**, da se zagotovi skladnost z **bolj ambicioznimi** prihodnjimi mednarodnimi standardi ali zakonodajo Unije na področju energije, **okolja in podnebja, pa tudi da se upošteva najnovejši tehnološki, znanstveni in trgovinski razvoj.**

Predlog spremembe 78

Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. **Od 1. januarja 2030 se ladja, zasidrana** v pristanišču postanka pod jurisdikcijo države članice, priključi na oskrbo z električno energijo z obale **in** jo uporablja za vse potrebe po energiji med privezom.

Predlog spremembe

1. **Ladja na privezu na pristaniškem območju** v pristanišču postanka pod jurisdikcijo države članice **se** priključi na oskrbo z električno energijo z obale, **ki** jo uporablja za vse potrebe po energiji med privezom.

Predlog spremembe 79

Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. **Odstavek 1** se uporablja za:

Predlog spremembe

2. **Od 1. januarja 2030 se odstavek 1** uporablja za:

Predlog spremembe 80

Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 2 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) *ladje za prevoz razsutega tovora;*

Predlog spremembe 81

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 2 – točka b b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(bb) *tankerje za prevoz nafte;*

Predlog spremembe 82

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 2 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Odstavek 1 se uporablja za vse preostale ladje, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, od 1. januarja 2035.

Predlog spremembe 83

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 3 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(c) ki potrebujejo nenačrtovan postanek v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju;

(c) ki potrebujejo nenačrtovan postanek v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju ***ali zaradi izrednih okoliščin oziroma višje sile;***

Predlog spremembe 84

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 3 – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(e) ki se ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, ker naprava na kopnem v pristanišču ni združljiva z opremo za oskrbo z električno energijo z obale;

črtano

Predlog spremembe 85

Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge III, da se na seznam upoštevni brezemisijских tehnologij **ali meril za njihovo uporabo** vstavijo sklici na nove tehnologije, kadar se glede na znanstveni in tehnični napredek ugotovi, da so te nove tehnologije **enakovredne** tehnologijam iz navedene priloge.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge III, da se na seznam upoštevni brezemisijских tehnologij **na privezu** vstavijo sklici na nove tehnologije **ali se spremenijo merila za njihovo uporabo**, kadar se glede na znanstveni in tehnični napredek **ter napredek v zakonodaji Unije na področju podnebja, okolja in energije** ugotovi, da so te nove tehnologije **ali merila za uporabo z vidika zmanjševanja emisij enakovredna** tehnologijam **in merilom za uporabo** iz navedene priloge **ali boljša od njih**.

Predlog spremembe 86

Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

5. Upravni organ pristanišča postanka **določi**, ali se uporabljajo izjeme iz odstavka 3, in izda ali zavrne izdajo potrdila v skladu z zahtevami iz Priloge IV.

5. Upravni organ pristanišča postanka **ali po potrebi upravljavec terminala ali pristojni organ presodi**, ali se uporabljajo izjeme iz odstavka 3, in izda ali zavrne izdajo potrdila v skladu z zahtevami iz Priloge IV.

Predlog spremembe 87

Predlog uredbe
Člen 5 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

6. Od 1. januarja 2035 se lahko izjeme iz odstavka 3, točka (d) in (e), za posamezno ladjo v enem letu poročanja uporabijo največ petkrat. ***Postanek v pristanišču se ne upošteva za namene skladnosti s to določbo, če družba dokaže, da ni mogla razumno vedeti, da se ladja ne bo mogla priključiti iz razlogov iz odstavka 3, točki (d) in (e).***

Predlog spremembe 88

Predlog uredbe
Člen 5 – odstavek 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

6. Od 1. januarja 2035 se lahko izjeme iz odstavka 3, točka (d) in (e), za posamezno ladjo v enem letu poročanja uporabijo največ petkrat. ***Od 1. januarja 2040 se izjeme iz odstavka 3, točka (d), ne uporabljajo več.***

Predlog spremembe

7a. Upravljavci ladij pristanišče, v katerega so namenjeni, obvestijo, da želijo električno povezavo z obale, in navedejo, koliko energije potrebujejo med posameznim postankom ter kakšno električno opremo imajo na krovu.

Komisija zagotovi vse potrebne smernice za zagotovitev združljivosti med električnimi sistemi na krovu in na obali, zlasti kar zadeva pretvorbo električne frekvence. Komisija do 1. januarja 2025 sprejme izvedbeni akt, v katerem določi vsebino, obliko in roke, v katerih morajo upravljavci ladij organom pristanišča predložiti informacije, zahtevane v tem odstavku.

Predlog spremembe 89

Predlog uredbe
Člen 6 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Spremljanje in poročanje sta skladna in primerljiva skozi čas. V ta namen družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nize podatkov, za katere veljajo spremembe, ki jih oceni preveritelj. Družbe **omogočijo** razumno zagotavljanje celovitosti podatkov, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.

Predlog spremembe 90

Predlog uredbe Člen 6 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Družbe pridobijo, zapišejo, zberejo, analizirajo in dokumentirajo podatke, pridobljene pri spremljanju, vključno s predpostavkami, sklicevanji, emisijskimi faktorji in podatki o dejavnosti, pregledno in natančno, tako da lahko preveritelj določi intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu.

Predlog spremembe 91

Predlog uredbe Člen 6 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5. Pri izvajanju dejavnosti spremljanja in poročanja iz členov 7 **do** 9 in 14 te uredbe se po potrebi uporabijo informacije in podatki, zbrani za namene Uredbe (EU) 2015/757.

Predlog spremembe 92

Predlog spremembe

3. Spremljanje in poročanje sta skladna in primerljiva skozi čas. V ta namen družbe uporabljajo enake metodologije spremljanja in nize podatkov, za katere veljajo spremembe, ki jih oceni preveritelj. Družbe **poskrbijo za** razumno zagotavljanje celovitosti podatkov, ki jih je treba spremljati in o njih poročati.

Predlog spremembe

4. Družbe pridobijo, zapišejo, zberejo, analizirajo in dokumentirajo podatke, pridobljene pri spremljanju, vključno s predpostavkami, sklicevanji, emisijskimi faktorji in podatki o dejavnosti, pregledno, **celovito** in natančno, tako da lahko preveritelj določi intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu, **delež obnovljivih goriv nebiološkega izvora in druge informacije, potrebne za skladnost s to uredbo**.

Predlog spremembe

5. Pri izvajanju dejavnosti spremljanja in poročanja iz členov 7, **8**, 9 in 14 te uredbe se po potrebi uporabijo informacije in podatki, zbrani za namene Uredbe (EU) 2015/757.

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 3 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) opis, da je ladja namestila in certificirala opremo, ki omogoča priključitev na oskrbo z električno energijo z obale pri določeni napetosti in frekvenci, vključno z opremo, določeno v standardih IEC/IEEE 80005-1 (visoka napetost) in IEC/IEEE 80005-3 (nizka napetost), ali je opremljena z nadomestnimi viri energije ali brezemisijško tehnologijo, kot je določeno v Prilogi III;

Predlog spremembe

(d) opis, da je ladja namestila in certificirala opremo, ki omogoča priključitev na oskrbo z električno energijo z obale pri določeni napetosti in frekvenci, vključno z opremo, določeno v standardih IEC/IEEE 80005-1 (visoka napetost) in IEC/IEEE 80005-3 (nizka napetost), ali je opremljena z nadomestnimi viri energije ali brezemisijško tehnologijo, kot je določeno v Prilogi III, **ter opis njihovih glavnih tehničnih specifikacij, med drugim zmogljivosti, izražene v megajoulih (MJ), kadar je to ustrezno;**

Predlog spremembe 93

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 3 – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(e) opis enega ali več predvidenih virov energije za uporabo na krovu med plovo in med privezom, da se izpolnijo zahteve iz členov 4 in 5;

Predlog spremembe

(e) opis enega ali več predvidenih virov energije za uporabo na krovu med plovo in med privezom, da se izpolnijo zahteve iz členov 4 in 5, **vključno z viri energije, namenjenimi za napajanje brezemisijške tehnologije na privezu iz Priloge III, zlasti glavni predviden vir električne energije za shranjevanje na krovu in napajanje gorivnih celic;**

Predlog spremembe 94

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 3 – točka f

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(f) opis postopkov za spremljanje porabe goriva ladje in energije, ki jo zagotavljajo nadomestni viri energije ali brezemisijška tehnologija, kot je določeno

Predlog spremembe

(f) opis postopkov za spremljanje **in upoštevanje** porabe goriva ladje in energije, ki jo zagotavljajo nadomestni viri energije ali brezemisijška tehnologija **na**

v Prilogi III;

privezu, kot je določeno v Prilogi III;

Predlog spremembe 95

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 3 – točka k

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(k) opis metode, ki jo je treba uporabiti za določitev nadomestnih podatkov za zapolnitev vrzeli v podatkih;

Predlog spremembe

(k) opis metode, ki jo je treba uporabiti za **preprečevanje vrzeli v podatkih in** določitev nadomestnih podatkov za zapolnitev vrzeli v podatkih, **ter metod za ugotavljanje napak v podatkih;**

Predlog spremembe 96

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 3 – točka l

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(l) evidenčni list sprememb, v katerem se beležijo vse podrobnosti zgodovine sprememb.

Predlog spremembe

(l) evidenčni list sprememb, v katerem se beležijo vse podrobnosti zgodovine sprememb;

Predlog spremembe 97

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 3 – točka l a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(la) informacije o kategoriji ladje za plovbo v ledu, če je treba dodatno porabo energije zaradi tovrstne kategorizacije ladje izključiti iz obsega energije, porabljene na krovu;

Predlog spremembe 98

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 3 – točka l b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(lb) opis postopka za spremljanje preplute razdalje za celotno plovbo in med plovbo v ledu, datum in ura, ko se takšne razmere pojavijo, porabo goriva in podatke o energiji, pridobljeni iz nadomestnih virov energije ali z brezemisijsko tehnologijo iz Priloge III med plovbo v ledu, če se dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu izvzame iz obsega energije, porabljene na krovu.

Predlog spremembe 99

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Družbe uporabljajo standardizirane načrte spremljanja, pripravljene na podlagi predlog. *Te predloge, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo, z izvedbenimi akti določi Komisija. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(3).*

Predlog spremembe

4. Družbe uporabljajo standardizirane načrte spremljanja, pripravljene na podlagi predlog. *Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 26, da dopolni to uredbo z določitvijo standardnih načrtov spremljanja na podlagi predlog, vključno s tehničnimi pravili za njihovo enotno uporabo.*

Predlog spremembe 100

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 2 – točka e a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe 101

Predlog spremembe

(ea) kadar se ugotovi, da so metode za preprečevanje vrzeli v podatkih in ugotavljanje napak v podatkih neustrezne za zagotavljanje zanesljivosti in preglednosti podatkov.

Predlog uredbe
Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Spremembe načrta spremljanja iz odstavka 2, točke (b), (c) **in** (d), tega člena oceni preveritelj. Preveritelj na podlagi ocene zadevno družbo obvesti, ali so navedene spremembe v skladu s členom 6.

Predlog spremembe

4. Spremembe načrta spremljanja iz odstavka 2, točke (b), (c), (d) **in (ea)**, tega člena oceni preveritelj. Preveritelj na podlagi ocene zadevno družbo obvesti, ali so navedene spremembe v skladu s členom 6.

Predlog spremembe 102

Predlog uredbe
Člen 9 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Kadar je treba biogoriva, bioplin, obnovljiva tekoča in plinasta goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljeni v Direktivi (EU) 2018/2001, upoštevati za namene iz člena 4(**I**) te uredbe, se uporabljajo naslednja pravila:

Predlog spremembe

1. Kadar je treba biogoriva, bioplin, obnovljiva tekoča in plinasta goriva nebiološkega izvora in reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljeni v Direktivi (EU) 2018/2001, **ter druga tekoča ali plinasta goriva** upoštevati za namene iz člena 4 te uredbe, se uporabljajo naslednja pravila:

Predlog spremembe 103

Predlog uredbe
Člen 9 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) emisijski faktorji toplogrednih plinov obnovljivih goriv nebiološkega izvora **in recikliranega ogljičnega goriva**, ki izpolnjujejo pragove za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 27(3) Direktive (EU) 2018/2001, se določijo v skladu z metodologijami iz navedene direktive;

Predlog spremembe

(b) emisijski faktorji toplogrednih plinov obnovljivih goriv nebiološkega izvora, ki izpolnjujejo pragove za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 27(3) Direktive (EU) 2018/2001 **in z njo povezanih delegiranih aktov o dodatnosti in metodologiji za toplogredne pline**, se določijo v skladu z metodologijami iz navedene direktive;

Predlog spremembe 104

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) za obnovljiva goriva nebiološkega izvora **in reciklirana ogljična goriva**, ki niso v skladu s točko (b), se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za to vrsto goriv najmanj ugodna pot fosilnih goriv.

Predlog spremembe

(d) za obnovljiva goriva nebiološkega izvora, ki niso v skladu s točko (b), **in vsa druga sintetična goriva na osnovi vodika ali vrst vodika** se šteje, da imajo enake emisijske faktorje kot za to vrsto goriv najmanj ugodna pot fosilnih goriv.

Predlog spremembe 105

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Družbe zagotovijo točne in zanesljive podatke o intenzivnosti emisij toplogrednih plinov in trajnostnih značilnostih biogoriv, bioplina, obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranega ogljičnega goriva, ki so preverjene s sistemom, ki ga Komisija priznava v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001.

Predlog spremembe

2. Družbe zagotovijo točne, **celovite** in zanesljive podatke o intenzivnosti emisij toplogrednih plinov in trajnostnih značilnostih biogoriv, bioplina, obnovljivih goriv nebiološkega izvora in recikliranega ogljičnega goriva, ki so preverjene s sistemom, ki ga Komisija priznava v skladu s členom 30(5) in (6) Direktive (EU) 2018/2001.

Predlog spremembe 106

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Družbe imajo pravico do odstopanja od uveljavljenih privzetih vrednosti za emisijske faktorje od rezervoarja do brazde, če so dejanske vrednosti potrjene z laboratorijskim **preskušanjem** ali neposrednimi meritvami emisij. **Na Komisijo** se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, da se ta uredba dopolni z določitvijo pravil o izvajanju

Predlog spremembe

3. Družbe imajo pravico do odstopanja od uveljavljenih privzetih vrednosti za emisijske faktorje od rezervoarja do brazde **za obnovljiva in nizkoogljična goriva**, če so dejanske vrednosti potrjene z laboratorijskim **testiranjem** ali neposrednimi meritvami emisij **v skladu z obstoječimi shemami certificiranja in preverjanja iz Direktive (EU) 2018/2001 in Direktive (EU) .../...**

laboratorijskega preskušanja in neposrednih meritev emisij.

*[direktiva o plinu (EU) XX/XXXX]. Vendar se učinkovitost fosilnih goriv ocenjuje le z uporabo privzetih emisijskih faktorjev, kot je določeno v tej uredbi. Podjetja imajo pravico do odstopanja od uveljavljenih privzetih vrednosti za emisije, ki nastajajo zaradi uhajanja, ali ubežne emisije od rezervoarja do brazde za fosilna goriva pod pogojem, da Komisija z delegiranim aktom vzpostavi ustrezen mehanizem certificiranja in preverjanja. V ta namen se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, da se ta uredba dopolni z določitvijo pravil o izvajanju **certificiranja sistemov za pretvorbo energije ali porabnikov goriv, vključno z zmogljivostnim testiranjem ali laboratorijskim preskušanjem in neposrednimi meritvami** emisij za fosilna goriva in uhajanje plina.*

Predlog spremembe 107

Predlog uredbe Člen 10 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Preveritelj oceni skladnost načrta spremljanja z zahtevami iz členov 6 do 9. Kadar se z oceno preveritelja ugotovijo neskladnosti s temi zahtevami, zadevna družba pred začetkom poročevalnega obdobja ustrezno spremeni svoj načrt spremljanja in spremenjeni načrt predloži preveritelju v dokončno oceno. Zadevna družba se s preveriteljem dogovori o časovnem okviru, potrebnem za uvedbo teh sprememb. Ta časovni okvir v nobenem primeru ne sme trajati dlje kot do **začetka** poročevalnega obdobja.

Predlog spremembe 108

Predlog spremembe

1. Preveritelj oceni skladnost načrta spremljanja z zahtevami iz členov 6 do 9. Kadar se z oceno preveritelja ugotovijo neskladnosti s temi zahtevami, zadevna družba pred začetkom poročevalnega obdobja **brez odlašanja** ustrezno spremeni svoj načrt spremljanja in spremenjeni načrt predloži preveritelju v dokončno oceno. Zadevna družba se s preveriteljem dogovori o časovnem okviru, potrebnem za uvedbo teh sprememb. Ta časovni okvir v nobenem primeru ne sme trajati dlje kot do **datuma en mesec pred začetkom** poročevalnega obdobja.

Predlog uredbe
Člen 10 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Kadar se z oceno v okviru preverjanja ugotovijo napačne navedbe ali neskladnosti z zahtevami iz te uredbe, preveritelj o tem pravočasno obvesti zadevno družbo. Ta družba nato popravi napačne izjave ali neskladnosti, da se omogoči pravočasen zaključek postopka preverjanja.

Predlog spremembe

3. Kadar se z oceno v okviru preverjanja ugotovijo napačne navedbe ali neskladnosti z zahtevami iz te uredbe, preveritelj o tem pravočasno obvesti zadevno družbo. Ta družba nato **brez odlašanja** popravi napačne izjave ali neskladnosti, da se omogoči pravočasen zaključek postopka preverjanja.

Predlog spremembe 109

Predlog uredbe
Člen 11 – odstavek 3 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) zadevne evidence ladje so celovite in skladne.

Predlog spremembe

(d) zadevne evidence ladje so celovite, **pregledne** in skladne.

Predlog spremembe 110

Predlog uredbe
Člen 12 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4a. Preveritelj za vsako ladjo pod svojim nadzorom pripravi individualen program upravljanja kakovosti z ukrepi, ki jih je treba sprejeti, da se preprečijo vrzeli in napake v podatkih.

Predlog spremembe 111

Predlog uredbe
Člen 13 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Preveritelje za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira

1. Preveritelje za dejavnosti s področja uporabe te uredbe akreditira

nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008.

nacionalni akreditacijski organ v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008. ***Nacionalni akreditacijski organ Komisiji brez odlašanja posreduje seznam akreditiranih preveriteljev in informacije, na podlagi katerih jih je mogoče prepoznati, ter jih evidentira v podatkovno zbirko.***

Predlog spremembe 112

Predlog uredbe Člen 13 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za dopolnitev te uredbe z določitvijo dodatnih metod in meril za akreditacijo preveriteljev. Metode, določene v teh delegiranih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členih 10 in 11, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

Predlog spremembe

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za dopolnitev te uredbe z določitvijo dodatnih metod in meril za akreditacijo preveriteljev, ***zagotavljanje neodvisnosti in nepristranskosti preveriteljev ter postopke obvezne ponovne akreditacije, da bi se upoštevale nove kompleksnosti in posebnosti razvoja novih alternativnih goriv in brezemisijskih tehnologij.*** Metode, določene v teh delegiranih aktih, temeljijo na načelih za preverjanje, določenih v členih 10 in 11, in ustreznih mednarodno sprejetih standardih.

Predlog spremembe 113

Predlog uredbe Člen 14 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) za vsako ladjo, za katero velja zahteva iz člena 5(1), priključitev na oskrbo z električno energijo z obale in njeno uporabo ali obstoj katerih koli izjem ***iz člena 5(3);***

Predlog spremembe

(b) za vsako ladjo, za katero velja zahteva iz člena 5(1), priključitev na oskrbo z električno energijo z obale in njeno uporabo ali obstoj katerih koli izjem, ***ki so navedene v členu 5(3) kot certificirane v skladu s členom 5(5);***

Predlog spremembe 114

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 1 – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(e) količino vsake vrste nadomestnega vira energije, porabljene med privezom in na morju.

Predlog spremembe

(e) količino vsake vrste nadomestnega vira energije, porabljene med privezom in na morju, ***vključno s količino vsakega vira energije, ki napaja brezemisijske tehnologije na privezu;***

Predlog spremembe 115

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 1 – točka e a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ea) kategorijo ladje za plovbo v ledu, če je treba dodatno porabo energije zaradi tovrstne kategorizacije ladje izključiti iz obsega energije, porabljene na krovu;

Predlog spremembe 116

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 1 – točka e b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(eb) datum in čas plovbe v ledu, količino vsake vrste goriva, porabljenega med plovbo v ledu, količino vsake vrste nadomestnega vira energije, porabljene med plovbo v ledu, prepluto razdaljo med plovbo v ledu, prepluto razdaljo med celotno plovbo, količino vsake vrste goriva, porabljenega na morju, količino vsake vrste nadomestnega vira energije, porabljene na morju, če se dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu izvzame iz obsega energije, porabljene na krovu;

Predlog spremembe 117

Predlog uredbe
Člen 14 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Družbe **letno** evidentirajo informacije in podatke iz odstavka 1 na pregleden način, **ki** preveritelju **omogoča** preverjanje skladnosti s to uredbo.

Predlog spremembe 118

Predlog uredbe
Člen 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2. Družbe evidentirajo informacije in podatke iz odstavka 1 na pregleden način **ter jih zbirajo na letni osnovi, da** preveritelju **omogočajo** preverjanje skladnosti s to uredbo.

Predlog spremembe

Člen 14a

Poročilo FuelEU o nerazpoložljivosti goriva

1. **Če ladja v pristanišču pod jurisdikcijo države članice kljub največjim prizadevanjem ne more pridobiti goriva, ki ga potrebuje zaradi skladnosti z omejitvami iz člena 4(2), o tem obvesti pristojni organ zadevne države članice in pristojni organ namembnega pristanišča, če je tudi to pristanišče v pristojnosti države članice, in sicer s poročilom FuelEU o nerazpoložljivosti goriva. V poročilu se navedejo razlogi za nerazpoložljivost goriv, na primer pomanjkanje goriv ali nezadostna pristaniška infrastruktura.**

2. **Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov v skladu s členom 26, da se oblikuje predloga za poročilo FuelEU o nerazpoložljivosti iz odstavka 1 tega člena.**

3. **Pristojni organi države članice v podatkovni zbirki skladnosti iz člena 16 poročajo o primerih nerazpoložljivosti goriva.**

4. **Država članica pristanišča**

zagotovi preiskavo na podlagi poročila o nerazpoložljivosti.

Predlog spremembe 119

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 2 – točka -a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(-a) kadar je to primerno, izračuna odstotek obnovljivih tekočih in plinastih goriv nebiološkega izvora v letnem povprečju energije, ki jo zadevna ladja porabi na krovu;

Predlog spremembe 120

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 2 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(d) izračuna višino glob iz člena 20(1) in (2).

črtano

Predlog spremembe 121

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 2 – točka d a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(da) za vsako ladjo ločeno vsako leto zbere informacije, ki se spremljajo in beležijo v skladu s točkami (c), (d), (e) in (ea) člena 14(1), in jih posreduje družbam, ki jih vključijo v podatkovno zbirko v skladu s členom 16(3);

Predlog spremembe 122

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 2 – točka d b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(db) zbere zgoraj navedene informacije in jih predloži organu, pristojnemu za zadevno ladjarsko družbo.

Predlog spremembe 123

Predlog uredbe Člen 16 – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Podatkovna zbirka **skladnosti in** poročanje

Podatkovna zbirka **FuelEU za pomorstvo**, poročanje **in objava informacij**

Predlog spremembe 124

Predlog uredbe Člen 16 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Komisija pripravi **elektronsko** podatkovno zbirko **skladnosti** za **spremljanje skladnosti** s členoma 4 in 5, zagotovi delovanje **te podatkovne zbirke** in **jo posodablja**. Podatkovna zbirka skladnosti **se** uporablja za **vodenje evidence o stanju** skladnosti ladij **ter** uporabi mehanizmov prilagodljivosti iz členov 17 in 18. Dostopna **je** družbam, preveriteljem, pristojnim organom **in** Komisiji.

1. Komisija pripravi **centralno vodenoelektronsko** podatkovno zbirko **FuelEU za pomorstvo za beleženje podatkov, predloženih v skladu s to uredbo**, zagotovi **njeno** delovanje **in posodabljanje ter shranjevanje in objavo informacij, ki jih predložijo družbe, preveritelji in nacionalni akreditacijski organ**. Podatkovna zbirka skladnosti **bi morala po možnosti temeljiti na obstoječem modulu THETIS-MRV**, uporablja **pa se** za **spremljanje skladnosti s členoma 4 in 5, vodenje evidence o stanju skladnosti ladij, uporabi izjem iz člena 5(3)**, uporabi mehanizmov prilagodljivosti iz členov 17 in 18, **globah iz člena 20, podatkih, predloženih v skladu z odstavkom 3 tega člena, sankcijah, sporočenih v skladu s členom 23, ter seznamu pristojnih organov iz člena 25(1)**. Podatkovna zbirka **se javno objavi v odprtem podatkovnem formatu in je prosto** dostopna družbam, preveriteljem,

pristojnim organom, Komisiji *in splošni javnosti v pregledni, prenosljivi in uporabniku prijazni obliki*.

Predlog spremembe 125

Predlog uredbe

Člen 16 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Družba vsako leto do 30. aprila v podatkovno zbirko skladnosti za vsako od svojih ladij evidentira informacije iz člena 15(2), kot jih je potrdil preveritelj, skupaj z informacijami, ki omogočajo identifikacijo ladje, družbe in identitete preveritelja, ki je opravil oceno.

Predlog spremembe

3. Družba vsako leto do 30. aprila v podatkovno zbirko skladnosti za vsako od svojih ladij evidentira informacije iz člena 15(2), kot jih je potrdil *in izračunal* preveritelj, *uporabo mehanizmov prilagodljivosti iz členov 17 in 18 ter morebitne letne izjeme iz člena 5(3)*, skupaj z informacijami, ki omogočajo identifikacijo ladje, družbe in identitete preveritelja, ki je opravil oceno.

Predlog spremembe 126

Predlog uredbe

Člen 16 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. Komisija vsako leto do 30. junija javno objavi vse informacije za določeno poročevalno obdobje, zabeležene v podatkovni zbirki. Informacije za predhodno poročevalno obdobje ostanejo ves čas javno dostopne. Informacije se zagotovijo v odprti, prenosljivi in neobdelani obliki brez nadaljnjega združevanja ali anonimizacije, razen podatkov o kaznih in sankcijah, ki se anonimizirajo.

Predlog spremembe 127

Predlog uredbe

Člen 16 – odstavek 3 b (novo)

3b. Kadar bi anonimizirano razkritje podatkov, povezanih s kaznimi in sankcijami, zaradi posebnih okoliščin izjemoma ogrozilo zaščito komercialnih interesov, ki jih je treba zaščititi kot legitimne gospodarske interese, ki imajo prednost pred javnim interesom za razkritje na podlagi Uredbe (ES) št. 1367/2006^{1a}, se zaradi zaščite takih interesov na zahtevo družbe za te posebne podatke uporabi drugačna raven agregiranja. Kadar uporaba drugačne ravni agregiranja ni mogoča, Komisija teh podatkov ne objavi.

^{1a} Uredba (ES) št. 1367/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. septembra 2006 o uporabi določb Aarhuške konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah v institucijah in organih Unije (UL L 264, 25.9.2006, str. 13).

Predlog spremembe 128

Predlog uredbe

Člen 17 – odstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Če ima ladja primanjkljaj skladnosti za poročevalno obdobje, si lahko družba izposodi predhodni presežek skladnosti v ustrezni količini iz naslednjega poročevalnega obdobja. Predhodni presežek skladnosti se doda stanju skladnosti ladje v poročevalnem obdobju in odšteje od stanja skladnosti iste ladje v naslednjem poročevalnem obdobju. Količina, ki se odšteje v naslednjem poročevalnem obdobju, je enaka predhodnemu presežku skladnosti,

Predlog spremembe

2. Če ima ladja primanjkljaj skladnosti za poročevalno obdobje, si lahko družba izposodi predhodni presežek skladnosti v ustrezni količini iz naslednjega poročevalnega obdobja. Predhodni presežek skladnosti se doda stanju skladnosti ladje v poročevalnem obdobju in odšteje od stanja skladnosti iste ladje v naslednjem poročevalnem obdobju. Količina, ki se odšteje v naslednjem poročevalnem obdobju, je enaka predhodnemu presežku skladnosti,

pomnoženemu z 1,1. Predhodnega presežka skladnosti si ni mogoče izposoditi:

pomnoženemu z 1,1. **Če ladja preneha z delovanjem, preden doseže svoj predhodni presežek skladnosti, plača globo, ki se izračuna v skladu s členom 20.** Predhodnega presežka skladnosti si ni mogoče izposoditi:

Predlog spremembe 129

Predlog uredbe

Člen 17 – odstavek 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) za dve zaporedni poročevalni obdobji.

Predlog spremembe

(b) za dve zaporedni poročevalni obdobji;

Predlog spremembe 130

Predlog uredbe

Člen 17 – odstavek 2 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) ali za ladjo, ki obratuje zadnje leto.

Predlog spremembe 131

Predlog uredbe

Člen 17 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Družba do 30. aprila v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, po odobritvi preveritelja predhodni presežek skladnosti evidentira v podatkovno zbirko **skladnosti**.

Predlog spremembe

3. Družba do 30. aprila v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, po odobritvi preveritelja predhodni presežek skladnosti evidentira v podatkovno zbirko **iz člena 16**.

Predlog spremembe 132

Predlog uredbe

Člen 20 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Če ima ladja 1. maja v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, primanjkljaj skladnosti, družba plača globo. **Preveritelj** znesek globe izračuna na podlagi formule iz Priloge V.

Predlog spremembe

1. Če ima ladja 1. maja v letu, ki sledi poročevalnemu obdobju, primanjkljaj skladnosti, družba plača **odvračilno** globo, **ki je višja od količine in stroškov obnovljivih in nizkoogljičnih goriv, ki bi jih morala ladja uporabljati, da bi izpolnila zahteve iz te uredbe. Upravni organ, pristojen za ladjarsko družbo,** znesek globe izračuna na podlagi formule iz Priloge V.

Predlog spremembe 133

Predlog uredbe

Člen 20 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Družba plača globo za vsak neskladen postanek v pristanišču. **Preveritelj** znesek globe izračuna tako, da znesek 250 EUR pomnoži z megavati moči, vgrajene na krovu, in številom polnih ur priveza.

Predlog spremembe

2. Družba plača **odvračilno** globo za vsak neskladen postanek v pristanišču. **Upravni organ, pristojen za ladjarsko družbo,** znesek globe izračuna tako, da znesek 250 EUR pomnoži z megavati moči, vgrajene na krovu, in številom polnih ur priveza.

Predlog spremembe 134

Predlog uredbe

Člen 20 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Preveritelj ne glede na člen 19(1) po plačilu glob iz odstavkov 1 in 2 tega člena izda potrdilo o skladnosti FuelEU. Ukrepi iz tega člena in dokazilo o finančnih plačilih v skladu s členom 21 se navedejo v potrdilu o skladnosti FuelEU.

Predlog spremembe

3. Preveritelj ne glede na člen 19(1) po plačilu glob iz odstavkov 1 in 2 tega člena izda potrdilo o skladnosti FuelEU **za največ štiri zaporedna leta. Od tretjega zaporednega leta neskladnosti se obračunani letni primanjkljaji skladnosti prištejejo bilanci ladje v naslednjem poročevalnem obdobju. V petem letu neskladnosti preveritelj ne izda potrdila o skladnosti FuelEU.** Ukrepi iz tega člena in dokazilo o finančnih plačilih v skladu s

členom 21 se navedejo v potrdilu o skladnosti FuelEU.

Predlog spremembe 135

Predlog uredbe

Člen 20 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. *Kadar ladjarska družba sklene pogodbo s komercialnim upravljavcem, v kateri je navedeno, da je ta upravljavec odgovoren za nakup goriva in upravljanje ladje, ladjarska družba in ta komercialni upravljavec s pogodbenim dogovorom določita, da je slednji odgovoren za plačilo stroškov, ki izhajajo iz glob iz tega člena. Za namene tega odstavka odgovornost za upravljanje ladje pomeni določanje tovora, ki ga prevaža ladja, načrta in poteka poti in/ali hitrosti ladje. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo, da ima ladjarska družba ustrezna in učinkovita sredstva za povračilo stroškov, ki izhajajo iz glob iz tega člena.*

Predlog spremembe 136

Predlog uredbe

Člen 20 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge V, da se prilagodi formula iz odstavka 1 tega člena in spremeni znesek fiksne globe iz odstavka 2 tega člena **ob upoštevanju gibanja** cen energije.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za spremembo Priloge V, da se prilagodi formula iz odstavka 1 tega člena in spremeni znesek fiksne globe iz odstavka 2 tega člena, **takoj ko gibanje** cen energije **oslabi odvračilni učinek teh glob.**

Predlog spremembe 137

Predlog uredbe
Člen 20 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4a. Komisija do 1. januarja 2027 sprejme delegirane akte v skladu s členom 26, da dopolni to uredbo z določitvijo formule za izračun zneska glob za neizpolnjevanje zahtev glede minimalnega deleža obnovljivih tekočih in plinastih goriv nebiološkega izvora iz točke (b) člena 4(2), meril za njihovo uporabo in pravil za njihovo izvrševanje.

Predlog spremembe 138

Predlog uredbe
Člen 21 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Globe iz člena 20(1) in (2) se dodelijo za podporo skupnim projektom, katerih cilj je **hitra uvedba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv** v pomorskem sektorju. Projekti, ki se financirajo s sredstvi, zbranimi z globami, spodbujajo proizvodnjo večjih količin obnovljivih in nizkoogljičnih goriv za pomorski sektor, olajšujejo izgradnjo ustreznih objektov za napajanje z gorivom ali električnih priključkov v pristaniščih ter podpirajo razvoj, preskušanje in uvajanje najinovativnejših evropskih tehnologij v floti, da bi se **doseglo znatno zmanjšanje emisij**.

1. Globe iz člena 20 se dodelijo za podporo skupnim projektom, katerih cilj je **pospešiti pravični ekološki prehod pomorskega sektorja s hitrim izboljšanjem energijske in operativne učinkovitosti ladij, uvedbo brezemisijskih pogonskih tehnologij in uporabo trajnostne energije iz obnovljivih virov** v pomorskem sektorju, **pa tudi pomagati pri zaščiti, obnovi in boljšem upravljanju morskih ekosistemov**. Projekti, ki se financirajo s sredstvi, zbranimi z globami, **uporabljajo načelo energijske učinkovitosti na prvem mestu in** spodbujajo proizvodnjo večjih količin trajnostnih obnovljivih goriv ter rešitev za proizvodnjo energije iz obnovljivih virov na krovu za pomorski sektor, olajšujejo izgradnjo ustreznih objektov za napajanje z gorivom in električnih priključkov v pristaniščih, **podpirajo naložbe v združljivost med napravami za prenos električne energije na krovu in v pristaniščih** ter podpirajo razvoj, preskušanje in uvajanje najinovativnejših evropskih tehnologij v floti, da bi **čim prej dosegli pomorski sektor z ničelnimi**

emisijami in visoko energijsko učinkovitostjo, ki bi v celoti temeljil na obnovljivih virih. S projekti, ki se financirajo iz zbranih sredstev, se v dialogu s socialnimi partnerji v praksi podpirajo prerazporejanje, prekvalificiranje in izpopolnjevanje delavcev, da se zagotovijo okolju prijazne in tehnološke veščine, potrebne za prehod, pa tudi varnostni in zaščitni ukrepi ter usposabljanje v zvezi z ravnanjem z novimi pomorskimi gorivi.

Predlog spremembe 139

Predlog uredbe

Člen 21 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Prihodki, ustvarjeni z globami iz odstavka 1, se dodelijo skladu za **inovacije** iz člena **10a(8)** Direktive 2003/87/ES. Ti prihodki so zunanji namenski prejemki v skladu s členom 21(5) finančne uredbe in se izvršujejo v skladu s pravili, ki se uporabljajo za sklad za inovacije.

Predlog spremembe

2. Prihodki, ustvarjeni z globami iz odstavka 1, se dodelijo skladu za **ocean** iz člena **[XX]** Direktive 2003/87/ES **in se namenijo za financiranje programov v skladu z načeli in cilji iz odstavkov 1**. Ti prihodki so zunanji namenski prejemki v skladu s členom 21(5) finančne uredbe in se izvršujejo v skladu s pravili, ki se uporabljajo za sklad za inovacije.

Predlog spremembe 140

Predlog uredbe

Člen 21 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za dopolnitev te uredbe v zvezi z načini plačila glob iz člena 20(1) in (2).

Predlog spremembe

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 za dopolnitev te uredbe v zvezi z načini plačila glob iz člena 20(1) in (2) **ter načini javne objave informacij o podprtih projektih**.

Predlog spremembe 141

Predlog uredbe

Člen 23 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Države članice določijo pravila o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te sankcije izvajajo. Predpisane sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh določbah uradno obvestijo Komisijo do **[dd. mm. 20xx]**, in jo brez odlašanja uradno obvestijo o vseh naknadnih spremembah.

Predlog spremembe

1. Države članice določijo pravila o sankcijah, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te sankcije izvajajo. Predpisane sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh določbah uradno obvestijo Komisijo do **31. julija 2024** in jo brez odlašanja uradno obvestijo o vseh naknadnih spremembah. ***Komisija do 1. januarja 2025 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo s pregledom nacionalnih ukrepov, ki jih določijo države članice, in brez odlašanja poroča o vseh naknadnih spremembah teh ukrepov.***

Predlog spremembe 142

Predlog uredbe

Člen 23 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Če ladja za dve ali več zaporednih poročevalnih obdobj ne predloži veljavnega potrdila o skladnosti FueIEU in če drugi izvršilni ukrepi niso dosegli skladnosti, **lahko** pristojni organ države članice pristanišča postanka, potem ko je zadevni družbi omogočil predložitev pripomb, izda odredbo o izgonu. Pristojni organ države članice o odredbi o izgonu uradno obvesti Komisijo, druge države članice in zadevno državo zastave. Vsaka država članica, razen države članice, pod katere zastavo ladja pluje, ladji, zoper katero je izdana odredba o izgonu, zavrne vstop v katero koli svoje pristanišče, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti. Kadar ladja pluje pod zastavo države članice, zadevna država članica, potem ko zadevni družbi omogoči predložitev pripomb, odredi zadržanje ladje, dokler družba ne

Predlog spremembe

3. Če ladja za dve ali več zaporednih poročevalnih obdobj ne predloži veljavnega potrdila o skladnosti FueIEU in če drugi izvršilni ukrepi niso dosegli skladnosti, pristojni organ države članice pristanišča postanka, potem ko je zadevni družbi omogočil predložitev pripomb, izda odredbo o izgonu. Pristojni organ države članice o odredbi o izgonu uradno obvesti Komisijo, druge države članice in zadevno državo zastave. Vsaka država članica, razen države članice, pod katere zastavo ladja pluje, ladji, zoper katero je izdana odredba o izgonu, zavrne vstop v katero koli svoje pristanišče, dokler družba ne izpolni svojih obveznosti. Kadar ladja pluje pod zastavo države članice, zadevna država članica, potem ko zadevni družbi omogoči predložitev pripomb, odredi zadržanje ladje, dokler družba ne izpolni svojih

izpolni svojih obveznosti.

obveznosti *v skladu s to uredbo*.

Predlog spremembe 143

Predlog uredbe

Člen 23 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5. O sankcijah katere koli države članice zoper določeno ladjo se uradno obvestijo Komisija, druge države članice in zadevna država zastave.

Predlog spremembe

5. O sankcijah katere koli države članice zoper določeno ladjo se uradno obvestijo Komisija, druge države članice in zadevna država zastave. ***Komisija vsako sankcijo, o kateri je uradno obveščena, zabeleži v podatkovni zbirki.***

Predlog spremembe 144

Predlog uredbe

Člen 23 – odstavek 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

5a. Vsaka država članica, ki nima akreditiranega preveritelja, ki na svojem ozemlju nima pomorskih pristanišč ali je prenehala voditi nacionalni register ladij ali nima ladij, ki plujejo pod njeno zastavo in ki bi spadale v področje uporabe te uredbe, ter dokler nobena taka ladja ne pluje pod njeno zastavo, lahko odstopa od določb tega člena. Vse države članice, ki nameravajo uporabiti to odstopanje, o tem uradno obvestijo Komisijo najpozneje 1. julija 2024. Tudi vse naknadne spremembe se sporočijo Komisiji, ki mora informacije zabeležiti v podatkovno zbirko.

Predlog spremembe 145

Predlog uredbe

Člen 25 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, ki so odgovorni za uporabo in izvrševanje te uredbe (v nadaljnjem besedilu: pristojni organi). Njihova imena in kontaktne podatke sporočijo Komisiji. Ta na svojem spletnem mestu objavi seznam pristojnih organov.

Predlog spremembe 146

Predlog uredbe

Člen 26 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(6), 5(4), 9(3), 13(3), 20(4) in 21(3) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

Predlog spremembe 147

Predlog uredbe

Člen 26 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. **Pooblastilo** iz členov 4(7), 5(4), 9(3), 13(3), 20(4) in 21(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Predlog spremembe 148

Predlog spremembe

Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, ki so odgovorni za uporabo in izvrševanje te uredbe (v nadaljnjem besedilu: pristojni organi). Njihova imena in kontaktne podatke sporočijo Komisiji. Ta na svojem spletnem mestu **in v podatkovni zbirki** objavi seznam pristojnih organov.

Predlog spremembe

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(3a), 4(4), 5(4), 7(4), 9(3), 13(3), 20(4), 20(4a) in 21(3) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

Predlog spremembe

3. **Prenos pooblastila** iz členov 4(3a), 4(4), 5(4), 7(4), 9(3), 13(3), 20(4), 20(4a) in 21(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Predlog uredbe
Člen 26 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 4(7), 5(4), 9(3), 13(3), 20(4) in 21(3), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom navedenega roka Evropski parlament in Svet obvestita Komisijo, da aktu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Predlog spremembe

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 4(**3a**), **4(4)**, 5(4) **7(4)**, 9(3), 13(3), 20(4), **20(4a)** in 21(3), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom navedenega roka Evropski parlament in Svet obvestita Komisijo, da aktu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Predlog spremembe 149

Predlog uredbe
Člen 28 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Komisija do 1. januarja **2030** Evropskemu parlamentu in Svetu **poroča** o rezultatih ocene delovanja te uredbe, **razvoju tehnologij in trga za obnovljiva in nizkoogljična goriva v pomorskem prevozu ter njegovem vplivu na pomorski sektor v Uniji**. Komisija preuči možne spremembe:

Predlog spremembe

1. Komisija do 1. januarja **2027 in nato vsakih pet let poroča** Evropskemu parlamentu in Svetu o rezultatih ocene delovanja te uredbe. **V ocenjevalnem poročilu naj zlasti:**

(a) oceni razvoj tehnologij in trga za brezemisijske tehnologije ter trajnostna obnovljiva in nizkoogljična goriva v pomorskem prometu ter njihov vpliv na pomorski sektor v Uniji, vključno z njegovo konkurenčnostjo in morebitno selitvijo virov CO₂, s posebnim poudarkom na pristaniščih EU, ki so izpostavljena konkurenci pristanišč zunaj EU;

(b) prouči ambicije in splošno okoljsko celovitost uredbe glede na cilje iz Pariškega sporazuma, cilj zmanjšanja skupnih emisij toplogrednih plinov iz

gospodarstva Unije do leta 2030 in cilj podnebne nevtralnosti, kot je opredeljen v evropskih podnebnih pravilih, pa tudi glede na cilje v zvezi z energijo iz obnovljivih virov in energijsko učinkovitostjo; c) oceni in količinsko opredeli operativne izboljšave in izboljšave energijske učinkovitosti, ki so jih sprožili ukrepi, povezani s pomorskim prometom, v zakonodaji, sprejeti na podlagi predlogov, predloženih v okviru svežnja Pripravljeni na 55, ter neizkoriščeni potencial tega svežnja;

(d) oceni učinek uredbe na zmanjšanje emisij črnega ogljika, zlasti na Arktiki in v njeni bližini;

(e) posodobi oceno učinka delovanja Uredbe s posebnim poudarkom na gospodarskih posledicah njenih ukrepov.

Komisija preuči možne spremembe:

Predlog spremembe 150

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 – točka -a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(-a) glede znižanja praga bruto teže na 400 bruto ton ter zvišanja deleža energije, ki jo porabijo ladje pri plovbi v tretje države in iz njih iz člena 2;

Predlog spremembe 151

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(a) mejne vrednosti iz člena 4(2);

(a) *glede zaostritve* mejne vrednosti iz člena 4(2);

Predlog spremembe 152

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 – točka a a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) glede uvedbe operativnih ciljev in ciljev v zvezi z energijsko učinkovitostjo;

Predlog spremembe 153

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) vrst ladij, za katere se uporablja **člen 5(1)**;

(b) **glede povečanja nabora** vrst ladij, za katere se uporablja **ta uredba**;

Predlog spremembe 154

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(c) izjem iz člena 5(3).

(c) **glede omejitve** izjem iz člena 5(3).

Predlog spremembe 155

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 – točka c a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ca) glede omejitve uporabe destilatov palmovih maščobnih kislin, živalskih maščob kategorije III, rabljenega olja za kuhanje, melase, mila in derivatov iz točke (c) člena 9(1).

Predlog spremembe 156

Predlog uredbe
Člen 28 – odstavek 1 – točka c b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(cb) glede izbrisa neshranjenih presežkov skladnosti, ki po treh obdobjih poročanja iz člena 17 niso bili porabljeni;

Predlog spremembe 157

Predlog uredbe
Člen 28 – odstavek 1 – točka c c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(cc) glede omejitve uporabe združevanja skladnosti iz člena 18 na ladje s pogonom na brezemisijaska goriva in brezemisijske tehnologije;

Predlog spremembe 158

Predlog uredbe
Člen 28 – odstavek 1 – točka c d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(cd) glede posebnih določb za zmanjševanje emisij črnega ogljika pri plovbah na Arktiki.

Predlog spremembe 159

Predlog uredbe
Člen 28 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1a. Komisija kot del svoje ocene preuči morebitne spremembe te uredbe, da bi poenostavili predpise. Komisija in pristojni organi držav članice neprekinjeno prilagajajo upravne postopke dobri praksi in sprejmejo vse ukrepe za poenostavitev izvrševanja te uredbe, da bi čim bolj zmanjšali upravno

breme za zadevne akterje.

Predlog spremembe 160

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1b. *Evropski parlament lahko prek svojih pristojnih odborov pripravi mnenje o poročilu Komisije, tudi o predlogih za spremembo te uredbe.*

Predlog spremembe 161

Predlog uredbe

Člen 28 – odstavek 1 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1c. *Komisija pisno odgovori na mnenje, ki ga je sprejel Evropski parlament, ter na vsak poziv k ukrepanju v zvezi z različnimi določbami te uredbe, vključno z utemeljitvijo predvidenega neukrepanja, in na vsa vprašanja, ki jih nanjo naslovi Evropski parlament ali Svet, odgovori v petih tednih od prejema.*

Predlog spremembe 162

Predlog uredbe

Člen 29 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Na seznam iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES se doda naslednja točka: „51. Potrdilo o skladnosti FuelEU, izdano na podlagi Uredbe (EU) xxxx o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu“.

Na seznam iz Priloge IV k Direktivi 2009/16/ES se doda naslednja točka: „51. Potrdilo o skladnosti FuelEU, izdano na podlagi Uredbe (EU) xxxx o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv **ter obnovljivih virov energije** v pomorskem prevozu“.

Predlog spremembe 163

Predlog uredbe

Priloga I

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

PRILOGA I

METODOLOGIJA ZA DOLOČITEV MEJNE VREDNOSTI INTENZIVNOSTI TOPLOGREDNIH PLINOV PORABLJENE ENERGIJE NA KROVU

Za izračun mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu se uporablja naslednja formula, imenovana enačba (1):

Enačba (1)

indeks intenzivnosti TGP	V-R	R-B
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq\ WRT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^{m_{engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \right) \times (CO_{2eq, TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW, slippage,j} \right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

pri čemer je naslednja formula imenovana enačba (2):

$$CO_{2eq, TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Enačba (2)}$$

Izraz	Razlaga
i	Indeks, ki ustreza gorivom, dobavljenim ladji v referenčnem obdobju
j	Indeks, ki ustreza enotam za zgorevanje goriv na krovu ladje. Za namene te uredbe so upoštevne enote glavni motor(-ji), pomožni motor(-ji) in kotli na kurilno olje.
k	Indeks, ki ustreza priključnim mestom (c), pri čemer se električna energija dobavlja na posamezno priključno mesto.
c	Indeks, ki ustreza številu električnih polnilnih mest
m	Indeks, ki ustreza številu porabnikov energije
$M_{i,j}$	Masa specifičnega goriva i , oksidiranega pri porabniku j [gGoriva]
E_k	Elektrika, dobavljena ladji na posamezno priključno mesto k , če je več kot eno [MJ]
$CO_{2eq\ WRT,i}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V-R) za gorivo i [gCO _{2ekv} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V-R), povezan z elektriko, dobavljeno zasidrani ladji na posamezno priključno mesto k [gCO _{2ekv} /MJ]
LCV_i	Spodnja kurilna vrednost goriva i [MJ/gGoriva]
$C_{engine\ slip\ j}$	Koeficient uhajanja goriva za motorje (nezgorelega goriva) kot odstotek mase goriva i , ki ga porabi kurilna enota j [%]
$C_{f\ CO_2,j}, C_{f\ CH_4,j}, C_{f\ N_2O,j}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R-B) po posameznem zgorelem gorivu v kurilni enoti j [gTGP/gGoriva]
$CO_{2eq, TtW,j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R-B) v ekvivalentu CO ₂ zgorelega goriva i v kurilni enoti j [gCO _{2ekv} /gGoriva] $CO_{2eq, TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2,j}, C_{sf\ CH_4,j}, C_{sf\ N_2O,j}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R-B) po posameznem uhajajočem gorivu na kurilno enoto j [gTGP/gGoriva]
$CO_{2eq, TtWslippage,j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R-B) v ekvivalentu CO ₂ uhajajočega goriva i na kurilno enoto j [gCO _{2ekv} /gGoriva] $CO_{2eq, TtWslippage,j} = (C_{sf\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potencial globalnega segrevanja CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O v 100 letih

V primeru fosilnih goriv se uporabijo privzete vrednosti iz Priloge II.

Za namene te uredbe se izraz $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}$ v števcu enačbe (1) nastavi na nič.

Metoda za določanje [M_i]

Masa goriva [M_i] se določi z uporabo količine, sporočene v skladu z okvirom poročanja iz Uredbe (EU) 2015/757 za plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, na podlagi metodologije spremljanja, ki jo je izbrala družba.

Metoda za določanje faktorjev TPG od vrtine do rezervoarja

Kadar se uporabljajo vrednosti, ki se razlikujejo od privzetih vrednosti iz Priloge II, te za

nefossilna goriva temeljijo na ustreznih dobavnica za gorivo, dobavljeno ladji v referenčnem obdobju, za vsaj enake količine goriv kot tiste, za katere je bilo ugotovljeno, da se porabijo v okviru regulirane vožnje v skladu s točko A.

TGP od vrtine do rezervoarja ($CO_{2eq\ WtT, i}$) za goriva (ki niso fosilna goriva) so določeni v Direktivi (EU) 2018/2001. Dejanske vrednosti iz Direktive, ki se uporabljajo za namene te uredbe v skladu z metodologijo, so vrednosti brez zgorevanja¹⁴. Za goriva, za katera poti niso vključene v Direktivo, in za fosilna goriva so privzete vrednosti emisijskih faktorjev TGP od vrtine do rezervoarja ($CO_{2eq\ WtT, i}$) navedene v Prilogi II.

Dobavnica za gorivo

Za namene te uredbe zadevne dobavnice za goriva, ki se uporabljajo na krovu, vsebujejo vsaj naslednje informacije:

- identifikacijo proizvoda,
- maso goriva [t],
- prostornino goriva [m³],
- gostoto goriva [kg/m³],
- emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja za CO₂ (ogljikov faktor) [gCO₂/gGoriva] in za ekvivalent CO₂ [gCO_{2ekv}/gGoriva] ter s tem povezano potrdilo¹⁵,
- spodnjo kurilno vrednost [MJ/g].

Dobavnica za električno energijo

Za namene te uredbe zadevne dobavnice za električno energijo, dobavljeno ladji, vsebujejo vsaj naslednje informacije:

- dobavitelja: ime, naslov, telefon, e-naslov, zastopnik;
- sprejemno ladjo: številka IMO (MMSI), ime ladje, vrsta ladje, zastava, zastopnik ladje;
- pristanišče: ime, lokacija (LOCODE), terminal/privez;
- priključno mesto: priključno mesto OPS-SSE, podrobnosti o priključnem mestu;
- čas priključitve; datum/čas začetka/zaključka;
- dobavljeno energijo: delež električne energije, dodeljen dobavnemu mestu (če je primerno) [kW], poraba električne energije (kWh) za obračunsko obdobje, informacije o konični moči (če so na voljo);
- meritve s števcem.

Metoda za določanje emisijskih faktorjev TGP od rezervoarja do brazde

Emisije od rezervoarja do brazde se določijo na podlagi metodologije iz te priloge, kot je določeno v enačbi (1) in enačbi (2).

Za namene te uredbe so emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde ($CO_{2eq, TWT, j}$), ki se uporabljajo za določitev emisij TGP, navedeni v Prilogi II. Faktorji CO₂ C_f so tisti, ki so

¹⁴ Nanaša se na izraz „e_u = emisije, ki nastanejo pri uporabi goriva“ iz Direktive (EU) 2018/2001, Priloga V, del C, oddelek 1, točka (a).

¹⁵ Ta vrednost se ne zahteva za fosilna goriva iz Priloge II. Za vsa druga goriva, vključno z mešanici fosilnih goriv, bi morala biti ta vrednost na voljo skupaj z ločenim potrdilom, ki določa proizvodno pot goriva.

določeni v Uredbi (EU) 2015/757, in so za lažjo uporabo povzeti v preglednici. Za goriva, katerih faktorji niso vključeni v navedeno uredbo, se uporabijo privzeti faktorji iz Priloge II. V skladu z načrtom skladnosti iz člena 6 in po presoji preveritelja se lahko uporabijo druge metode, kot sta neposredno merjenje ekvivalenta CO₂ in laboratorijsko preskušanje, če se s tem poveča splošna točnost izračuna.

Metoda za določanje ubežnih emisij od rezervoarja do brazde

Ubežne emisije so emisije, ki nastanejo zaradi količine goriva, ki ne doseže zgorevalne komore kurilne enote ali je ne porabi pretvornik energije, ker so nezgorele, se namerno izpustijo ali uidejo iz sistema. Na namene te uredbe se ubežne emisije upoštevajo kot odstotek mase goriva, ki ga porabi motor. Privzete vrednosti so navedene v Prilogi II.

Metode za določanje nagradnih faktorjev, povezanih z nadomestnimi viri energije

Če so na krovu nameščeni nadomestni viri energije, se lahko uporabi nagradni faktor za nadomestne vire energije. V primeru vetrne energije se tak nagradni faktor določi na naslednji način:

Nagradni faktor nagrajevanja za nadomestne vire energije – VETER (f_{veter})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
0,99	0,1
0,97	0,2
0,95	$\geq 0,3$

Indeks intenzivnosti TGP ladje se nato izračuna tako, da se rezultat enačbe (1) pomnoži z nagradnim faktorjem.

Predlog spremembe

PRILOGA I

Za izračun mejne vrednosti intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu se uporablja naslednja formula, imenovana enačba (1):

Enačba (1)

indeks intenzivnosti TGP	V-R	R-B
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel}^i M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f_{fuel}^i M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel}^i \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq, TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times C_{CO_2, TtW,j}\right) \right]}{\sum_i^n f_{fuel}^i M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$

pri čemer je naslednja formula imenovana enačba (2):

$$CO_{2eq, TtW,j} = (C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Enačba (2)}$$

Izraz	Razlaga
i	Indeks, ki ustreza gorivom, dobavljenim ladji v referenčnem obdobju
j	Indeks, ki ustreza enotam za zgorevanje goriv (m motor) na krovu ladje. Za namene te uredbe so upoštevne enote glavni motor(-ji), pomožni motor(-ji) in kotli na kurilno olje.
k	Indeks, ki ustreza priključnim mestom (c), pri čemer se električna energija dobavlja na posamezno priključno mesto.
w	Indeks, ki ustreza vetrnim napravam (n), pri čemer se električna energija dobavlja na posamezno vetrno napravo.
s	Indeks, ki ustreza sončnim napravam (p), pri čemer se električna energija dobavlja na posamezno sončno napravo.
c	število električnih polnilnih mest
m	število porabnikov energije
n	Število goriv, dobavljenih ladji v referenčnem obdobju
$M_{i,j}$	Masa specifičnega goriva i , oksidiranega pri porabniku j [gGoriva]

E_k	Elektrika, dobavljena ladji na posamezno priključno mesto k , če je več kot eno [MJ]
E_w	Elektrika, dobavljena ladji na posamezno vetrno napravo (w), če je več kot ena [MJ]
E_s	Elektrika, dobavljena ladji na posamezno sončno napravo (s), če je več kot ena [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V-R) za gorivo i [gCO ₂ ekv./MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja (V-R), povezan z elektriko, dobavljeno zasidrani ladji na posamezno priključno mesto k [gCO ₂ ekv./MJ]
LCV_i	Spodnja kurilna vrednost goriva i [MJ/gGoriva]
$C_{engine\ slip\ j}$	Koeficient uhajanja goriva za motorje (nezgorelega goriva) kot odstotek mase goriva i , ki ga porabi kurilna enota j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R-B) po posameznem zgorelem gorivu v kurilni enoti j [gTGP/gGoriva]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R-B) v ekvivalentu CO ₂ zgorelega goriva i v kurilni enoti j [gCO ₂ ekv./gGoriva] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde (R-B) po posameznem uhajajočem gorivu na kurilno enoto j [gTGP/gGoriva]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emisije od rezervoarja do brazde (R-B) v ekvivalentu CO ₂ uhajajočega goriva i na kurilno enoto j [gCO ₂ ekv./gGoriva] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potencial globalnega segrevanja CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O v 100 letih
$MULT_i$	Multiplikator, ki se uporablja za obnovljivo gorivo nebiološkega izvora i
$Mi, j\ A$	Prilagojena masa specifičnega goriva i, oksidiranega pri porabniku j [gGoriva], zaradi plovbe v ledu v primeru ladij, ki spadajo v kategorijo IC, IB, IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu¹⁶ in zaradi tehničnih lastnosti ladij za plovbo v ledu kategorij IA ali IA Super ali enakovredne kategorije. Prilagojena masa $Mi, j\ A$ se uporabi v enačbi (1) namesto mase Mi, j, kadar je to primerno.

V primeru fosilnih goriv se uporabijo privzete vrednosti iz Priloge II.

Za namene te uredbe se izraz $\sum_k E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ v števcu enačbe (1) nastavi na nič.

Izraz $MULT_i$ v imenovalcu enačbe (1) se nastavi na pet za količino obnovljivih goriv nebiološkega izvora, ki presega odstotek letnega povprečja porabljene energije na krovu ladje v poročevalnem obdobju, kot je navedeno v točki (b) člena 4(2).

Metoda za določanje [Mi]

Masa goriva [Mi] se določi z uporabo količine, sporočene v skladu z okvirom poročanja iz Uredbe (EU) 2015/757 za plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, na podlagi metodologije spremljanja, ki jo je izbrala družba. **Prilagojena masa goriva [Mi A] se lahko uporabi namesto mase goriva [Mi] za ladje, ki spadajo v kategorijo IC, IB, IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu. Prilagojena masa [Mi A] je opredeljena v Prilogi Va.**

Metoda za določanje faktorjev TGP od vrtine do rezervoarja

Kadar se uporabljajo vrednosti, ki se razlikujejo od privzetih vrednosti iz Priloge II, te za nefosilna goriva temeljijo na ustreznih dobavnih za gorivo, dobavljeno ladji v referenčnem obdobju, za vsaj enake količine goriv kot tiste, za katere je bilo ugotovljeno, da se porabijo v okviru regulirane vožnje v skladu s točko A.

TGP od vrtine do rezervoarja ($CO_{2eq\ WtT, i}$) za goriva (ki niso fosilna goriva) so določeni v Direktivi (EU) 2018/2001. Dejanske vrednosti iz Direktive, ki se uporabljajo za namene te uredbe v skladu z metodologijo, so vrednosti brez zgorevanja¹⁷. Za goriva, za katera poti niso vključene v Direktivo, in za fosilna goriva so privzete vrednosti emisijskih faktorjev TGP od vrtine do rezervoarja ($CO_{2eq\ WtT, i}$) navedene v Prilogi II.

¹⁶ Za več informacij o skladnosti med kategorijami za plovbo v ledu gl. priporočilo HELCOM 25/7 na spletnem mestu <http://www.helcom.fi>.

¹⁷ Nanaša se na izraz „eu = emisije, ki nastanejo pri uporabi goriva“ iz Direktive (EU) 2018/2001, Priloga V, del C, oddelek 1, točka (a).

Dobavnica za gorivo

Za namene te uredbe zadevne dobavnice za goriva, ki se uporabljajo na krovu, vsebujejo vsaj naslednje informacije:

- identifikacijo proizvoda,
- maso goriva [t],
- prostornino goriva [m³],
- gostoto goriva [kg/m³],
- emisijski faktor TGP od vrtine do rezervoarja za CO₂ (ogljikov faktor) [gCO₂/gGoriva] in za ekvivalent CO₂ [gCO₂ekv./gGoriva] ter s tem povezano potrdilo¹⁸,
- spodnjo kurilno vrednost [MJ/g].

Dobavnica za električno energijo

Za namene te uredbe zadevne dobavnice za električno energijo, dobavljeno ladji, vsebujejo vsaj naslednje informacije:

- dobavitelja: ime, naslov, telefon, e-naslov, zastopnik;
- sprejemno ladjo: številka IMO (MMSI), ime ladje, vrsta ladje, zastava, zastopnik ladje;
- pristanišče: ime, lokacija (LOCODE), terminal/privez;
- priključno mesto: priključno mesto OPS-SSE, podrobnosti o priključnem mestu;
- čas priključitve; datum/čas začetka/zaključka;
- dobavljeno energijo: delež električne energije, dodeljen dobavnemu mestu (če je primerno) [kW], poraba električne energije (kWh) za obračunsko obdobje, informacije o konični moči (če so na voljo);
- meritve s števcem.

Metoda za določanje emisijskih faktorjev TGP od rezervoarja do brazde

Emisije od rezervoarja do brazde se določijo na podlagi metodologije iz te priloge, kot je določeno v enačbi (1) in enačbi (2).

Za namene te uredbe so emisijski faktorji TGP od rezervoarja do brazde ($CO_{2eq, TWP, j}$), ki se uporabljajo za določitev emisij TGP, navedeni v Prilogi II. Faktorji CO₂ Cf so tisti, ki so določeni v Uredbi (EU) 2015/757, in so za lažjo uporabo povzeti v preglednici. Za goriva, katerih faktorji niso vključeni v navedeno uredbo, se uporabijo privzeti faktorji iz Priloge II. V skladu z načrtom skladnosti iz člena 6 in po presoji preveritelja se lahko uporabijo druge metode, kot sta neposredno merjenje ekvivalenta CO₂ in laboratorijsko preskušanje, če se s tem poveča splošna točnost izračuna.

Metoda za določanje ubežnih emisij od rezervoarja do brazde

Ubežne emisije so emisije, ki nastanejo zaradi količine goriva, ki ne doseže zgorevalne komore kurilne enote ali je ne porabi pretvornik energije, ker so nezgorele, se namerno izpustijo ali uidejo iz sistema. Na namene te uredbe se ubežne emisije upoštevajo kot odstotek mase goriva, ki ga porabi motor. Privzete vrednosti so navedene v Prilogi II.

¹⁸ Ta vrednost se ne zahteva za fosilna goriva iz Priloge II. Za vsa druga goriva, vključno z mešanici fosilnih goriv, bi morala biti ta vrednost na voljo skupaj z ločenim potrdilom, ki določa proizvodno pot goriva.

Predlog spremembe 164
Priloga I – Preverjanje in certificiranje

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Preverjanje in certificiranje

Razred goriva	V–R	R–B
Fosilni viri	Uporabijo se privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe.	Pri gorivih, za katera je tak faktor določen, se uporabijo faktorji CO ₂ iz uredbe o SPP. Za vse druge emisijske faktorje se lahko uporabijo privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe, lahko pa se uporabijo tudi vrednosti, potrjene z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij.
Trajnostna obnovljiva goriva (tekoča biogoriva, bioplina, e-goriva)	Vrednosti ekvivalenta CO ₂ , kot so določene v direktivi RED II (brez zgorevanja), se lahko uporabijo za vsa goriva, katerih poti so vključene v direktivo RED II, lahko se uporabi tudi shema certificiranja, odobrena v skladu z direktivo RED II.	Za emisijske faktorje se lahko uporabijo privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe, lahko pa se uporabijo tudi vrednosti, potrjene z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij.
Drugo (vključno z električno energijo)	Vrednosti ekvivalenta CO ₂ , kot so določene v direktivi RED II (brez zgorevanja), se lahko uporabijo za vsa goriva, katerih poti so vključene v direktivo RED II, lahko se uporabi tudi shema certificiranja, odobrena v skladu z direktivo RED II.	Za emisijske faktorje se lahko uporabijo privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe, <i>lahko pa se uporabijo tudi vrednosti, potrjene z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij.</i>

Predlog spremembe

Preverjanje in certificiranje

Razred goriva	V–R	R–B
Fosilni viri	Uporabijo se privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe.	<p>Pri gorivih, za katera je tak faktor določen, se uporabijo faktorji CO₂ iz uredbe o SPP.</p> <p>Za vse druge emisijske faktorje se lahko uporabijo privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe, lahko pa se uporabijo tudi</p> <p>vrednosti, potrjene z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij za vrednosti uhajanja in ubežnih emisij v skladu s shemami certificiranja in preverjanja, določenimi v delegiranem aktu, sprejetem v skladu s členom 9(3).</p>
Trajnostna obnovljiva goriva (tekoča biogoriva, bioplina, e-goriva)	Vrednosti ekvivalenta CO ₂ , kot so določene v direktivi RED II (brez zgorevanja), se lahko uporabijo za vsa goriva, katerih poti so vključene v direktivo RED II, lahko se uporabi tudi shema certificiranja, odobrena v skladu z direktivo RED II.	<p>Za emisijske faktorje se lahko uporabijo privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe,</p> <p>lahko pa se uporabijo tudi vrednosti, potrjene z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij v skladu s shemami certificiranja in preverjanja iz Direktive (EU) 2018/2001.</p>
Drugo (vključno z električno energijo)	Vrednosti ekvivalenta CO ₂ , kot so določene v direktivi RED II (brez zgorevanja), se lahko uporabijo za vsa goriva, katerih poti so vključene v direktivo RED II, lahko se uporabi tudi shema certificiranja, odobrena v skladu z direktivo RED II.	Za emisijske faktorje se lahko uporabijo privzete vrednosti, kot so določene v preglednici 1 te uredbe,

Predlog spremembe 165

Predlog uredbe Priloga II

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

PRILOGA II

[...]

Preglednica 1 – Privzeti faktorji

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		V-R		R-B				
Razred / surovina	Ime poti	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	CO _{2eq WTT} $\left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right]$	Razred pretvornika energije	C _{f CO₂} $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	C _{f CH₄} $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	C _{f N₂O} $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C _{slip} Kot % mase goriva, ki ga porabi motor
Tekoča biogoriva	Etanol E100	0,0268	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,913 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	PZM	PZM	–
	Biodizel glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,0372	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	parne turbine in kotli	2,834	0,00005 PZM	0,00018 PZM	–
	HVO glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,044	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	parne turbine in kotli	3,115	0,00005	0,00018	–
	Bio UZP glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,05	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	UZP Otto (kombinirano gorivo srednje hitrim zgorevanjem)	2,755 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
				UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7
				UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2
				LBSI				n. r.
Plinska biogoriva	Bio-H2 glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,12	n. r.	gorivne celice	0	0	0	–
				motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
Obnovljiva goriva nebiološkega izvora (RFNBO) – (e-goriva)	e-dizel	0,0427	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	parne turbine in kotli	3,206 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	–
	e-metanol	0,0199	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,375 MEPC245 (66) Uredba	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	V-R			R-B				
					(EU) 2015/757			
	e-UZP	0,0491	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	UZP Otto (kombinirano gorivo srednje hitrim zgorevanjem)	2,755 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7				
UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2				
LBSI				n. r.				
	e-H2	0,12	3,6	gorivne celice	0	0	0	-
				motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	-
	e-NH3	0,0186	0	brez motorja	0	n. r.	PZM	n. r.
Drugo	Elektrika	-	106,3 mešanica EU 2020 72 mešanica EU 2030	OPS (oskrba z električno energijo s kopnega)	-	-	-	-

Predlog spremembe

Tekoča biogoriva	Etanol E100	0,0268	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,913 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	PZM	PZM	-
	Biodizel glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,0372	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	2,834	0,00005 PZM	0,00018 PZM	-
	HVO glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,044	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,115	0,00005	0,00018	-
	Bio UZP glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,05	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanjem)	2,755 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
				UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7
				UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2
				LBSI				n. r.

Plinska biogoriva	Bio-H2 glavni produkti/odpadki/mešanica surovin	0,12	n. r.	gorivne celice	0	0	0	-
				motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
Obnovljiva goriva nebiološkega izvora (RFNBO)	e-dizel	0,0427	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	3,206 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	vsi motorji z notranjim zgorevanjem	1,375 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-UZP	0,0491	sklic na Direktivo (EU) 2018/2001	UZP Otto (kombinirano gorivo s srednje hitrim zgorevanjem)	2,755 MEPC245 (66) Uredba (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
				UZP Otto (kombinirano gorivo s počasnim zgorevanjem)				1,7
				UZP Diesel (kombinirana goriva)				0,2
				LBSI				n. r.
	e-H2	0,12	3,6	gorivne celice	0	0	0	-
				motor z notranjim zgorevanjem	0	0	PZM	
e-NH3	0,0186	0	brez motorja	0	n. r.	PZM	n. r.	
Drugo	Elektrika	-	106,3 mešanica EU 2020 72 mešanica EU 2030	OPS (oskrba z električno energijo s kopnega)	-	-	-	-

Predlog spremembe 166

Predlog uredbe Priloga II – odstavek 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V stolpcu 7 je naveden emisijski faktor C_f za metan, izražen v $[gCH_4/gGoriva]$.
Uporabijo se privzete vrednosti iz

Predlog spremembe

V stolpcu 7 je naveden emisijski faktor C_f za metan, izražen v $[gCH_4/gGoriva]$.
Uporabijo se privzete vrednosti iz

preglednice. Namesto privzetih vrednosti se lahko uporabijo vrednosti, potrjene s preskušanjem. Za goriva UZP je C_f za metan nastavljen na nič.

preglednice. Namesto privzetih vrednosti se lahko uporabijo vrednosti, potrjene s preskušanjem (*v skladu z ustreznimi določbami iz Direktive (EU) 2018/2001*). Za goriva UZP je C_f za metan nastavljen na nič.

Predlog spremembe 167

Predlog uredbe Priloga II – odstavek 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V stolpcu 8 je naveden emisijski faktor C_f za dušikov oksid, izražen v [gN₂O/gGoriva]. Uporabijo se privzete vrednosti iz preglednice. Namesto privzetih vrednosti se lahko uporabijo vrednosti, potrjene s preskušanjem.

Predlog spremembe

V stolpcu 8 je naveden emisijski faktor C_f za dušikov oksid, izražen v [gN₂O/gGoriva]. Uporabijo se privzete vrednosti iz preglednice. Namesto privzetih vrednosti se lahko uporabijo vrednosti, potrjene s preskušanjem (*v skladu z ustreznimi določbami iz Direktive (EU) 2018/2001*).

Predlog spremembe 168

Predlog uredbe Priloga II – odstavek 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V stolpcu 9 je naveden del goriva, izgubljen zaradi ubežnih emisij (C_{slip}), merjen kot odstotek mase goriva, ki ga porabi posamezni pretvornik energije. Uporabijo se privzete vrednosti iz preglednice. Namesto privzetih vrednosti se lahko uporabijo vrednosti, potrjene s preskušanjem. Pri gorivih, kot je UZP, pri katerem obstajajo ubežne emisije (uhajanje), je količina ubežnih emisij iz preglednice 1 izražena v % mase uporabljenega goriva (stolpec 9). Vrednosti iz stolpca 9 se uporabijo v skladu z enačbo (1). Vrednosti C_{slip} v preglednici (1) se izračunajo pri 50-odstotni obremenitvi motorja.

Predlog spremembe

V stolpcu 9 je naveden del goriva, izgubljen zaradi ubežnih emisij (C_{slip}), merjen kot odstotek mase goriva, ki ga porabi posamezni pretvornik energije. Uporabijo se privzete vrednosti iz preglednice. Namesto privzetih vrednosti se lahko uporabijo vrednosti, potrjene s preskušanjem (*v skladu z ustreznimi določbami iz Direktive (EU) 2018/2001*). ***Za fosilna goriva se lahko vrednosti, potrjene s preskušanjem, namesto privzetih vrednosti uporabijo šele, ko so v ustreznem delegiranem aktu določena pravila za sheme certificiranja in preverjanja v zvezi s certificiranjem sistemov za pretvorbo energije ali***

*porabnikov goriva, vključno z
zmogljivostnim testiranjem ali
laboratorijskim preskušanjem.* Pri gorivih,
kot je UZP, pri katerem obstajajo ubežne
emisije (uhajanje), je količina ubežnih
emisij iz preglednice 1 izražena v % mase
uporabljenega goriva (stolpec 9). Vrednosti
iz stolpca 9 se uporabijo v skladu z
enačbo (1). Vrednosti C_{slip} v
preglednici (1) se izračunajo pri 50-
odstotni obremenitvi motorja.

Predlog spremembe 169

Predlog uredbe Priloga III – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

MERILA ZA UPORABO
BREZEMISIJSKE TEHNOLOGIJE IZ
ČLENA 5(3)(b) in ČLENA 7(3)(d) in (f)

Predlog spremembe

MERILA ZA UPORABO
BREZEMISIJSKE TEHNOLOGIJE *NA*
PRIVEZU IZ ČLENA 5(3)(b) in
ČLENA 7(3)(d) in (f)

Predlog spremembe 170

Predlog uredbe Priloga III – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V naslednji preglednici so navedeni
seznam brezemisijskih tehnologij iz
člena 5(3)(b) in posebna merila za njihovo
uporabo, kot je ustrezno.

Predlog spremembe

V naslednji preglednici so navedeni
seznam brezemisijskih tehnologij *na*
privezu iz člena 5(3)(b) in posebna merila
za njihovo uporabo, kot je ustrezno.

Predlog spremembe 171

Predlog direktive Priloga III – Brezemisijska tehnologija

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Brezemisijska tehnologija

Gorivne celice

Merila za uporabo

Gorivne celice, ki se uporabljajo na krovu
za proizvodnjo električne energije med
privezom, bi morale v celoti delovati na

Shranjevanje električne energije na krovu	obnovljiva in nizkoogljična goriva. Uporaba shranjevanja električne energije na krovu je dovoljena ne glede na vir energije, ki je proizvedel shranjeno energijo (proizvodnja na krovu ali na obali v primeru menjave akumulatorja).
Proizvodnja električne energije na krovu z vetrno ali sončno energijo	Vsaka ladja, ki je sposobna izpolnjevati potrebe po energiji med privezom z uporabo vetrne in sončne energije.

Predlog spremembe

Brezemisijaska tehnologija

Merila za uporabo

Gorivne celice	Gorivne celice, ki se uporabljajo na krovu za proizvodnjo električne energije med privezom, bi morale v celoti delovati na obnovljive in nizkoogljične vire energije .
Shranjevanje električne energije na krovu	Uporaba shranjevanja električne energije na krovu je dovoljena ne glede na vir energije, ki je proizvedel shranjeno energijo (proizvodnja na krovu ali na obali v primeru menjave akumulatorja).
Proizvodnja električne energije na krovu z vetrno ali sončno energijo	Vsaka ladja, ki je sposobna izpolnjevati potrebe po energiji med privezom z uporabo vetrne in sončne energije.

Predlog spremembe 172

**Predlog uredbe
Priloga III – odstavek 3**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Z uporabo teh brezemisijaskih tehnologij se stalno dosega **emisije**, ki so **enakovredne** zmanjšanju emisij, ki bi se doseglo z uporabo oskrbe z električno energijo z obale.

Predlog spremembe

Z uporabo teh brezemisijaskih tehnologij **na privezu** se stalno dosega **enaka zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka na privezu**, ki so **enakovredna** zmanjšanju emisij, ki bi se doseglo z uporabo oskrbe z električno energijo z obale **za celotno potrebo po energiji med privezom**.

Predlog spremembe 173

Predlog uredbe Priloga IV

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

PRILOGA IV

POTRDILO, KI GA IZDA UPRAVNI ORGAN PRISTANIŠČA POSTANKA, KADAR LADJE IZ UTEMELJENIH RAZLOGOV NE MOREJO UPORABITI OSKRBE Z ELEKTRIČNO ENERGIJO S KOPNEGA (ČLEN 5(5)) – MINIMALNI ELEMENTI, KI JIH JE TREBA VKLJUČITI V POTRDILO

Za namene te uredbe potrdilo iz člena 5(5) vsebuje vsaj naslednje informacije:

- (1) Identifikacija ladje
 - (a) številka IMO
 - (b) ime ladje
 - (c) klicni znak
 - (d) vrsta ladje
 - (e) zastava
- (2) Pristanišče postanka
- (3) Lokacija/ime terminala
- (4) Datum in čas prihoda (ATA)
- (5) Datum in čas odhoda (ATD)

Potrditev upravnega organa pristanišča, da je bil za ladjo ugotovljen eden od naslednjih primerov:

- nenačrtovan postanek ladje v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju (člen 5(2), točka (c));
 - ladja se ni mogla priključiti na oskrbo z električno energijo z obale zaradi nerazpoložljivosti priključnih mest v pristanišču (člen 5(2), točka (d));
 - ***oprema za oskrbo z električno energijo s kopnega na krovu ni bila združljiva z napravo na obali v pristanišču (člen 5(2), točka (e));***
 - ladja je za omejeno obdobje proizvajala energijo na krovu v izrednih razmerah, ki neposredno ogrožajo življenje, ladjo ali okolje (člen 5(2), točka (f)).
- (6) Podatki o upravnem organu pristanišča
 - (a) ime
 - (b) kontaktni podatki (telefonska številka, e-naslov)
 - (7) Datum izdaje

Predlog spremembe

PRILOGA IV

POTRDILO, KI GA IZDA UPRAVNI ORGAN PRISTANIŠČA POSTANKA, KADAR
LADJE IZ UTEMELJENIH RAZLOGOV NE MOREJO UPORABITI OSKRBE Z
ELEKTRIČNO ENERGIJO S KOPNEGA (ČLEN 5(5)) – MINIMALNI ELEMENTI, KI JIH
JE TREBA VKLJUČITI V POTRDILO

Za namene te uredbe potrdilo iz člena 5(5) vsebuje vsaj naslednje informacije:

- (1) Identifikacija ladje
 - (a) številka IMO
 - (b) ime ladje
 - (c) klicni znak
 - (d) vrsta ladje
 - (e) zastava
- (2) Pristanišče postanka
- (3) Lokacija/ime terminala
- (4) Datum in čas prihoda (ATA)
- (5) Datum in čas odhoda (ATD)

Potrditev upravnega organa pristanišča, *podprta z razumnimi dokazi*, da je bil za ladjo ugotovljen eden od naslednjih primerov:

- nenačrtovan postanek ladje v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju (člen 5(2), točka (c));
ladja se ni mogla priključiti na oskrbo z električno energijo z obale zaradi nerazpoložljivosti priključnih mest v pristanišču (člen 5(2), točka (d));
- ladja je za omejeno obdobje proizvajala energijo na krovu v izrednih razmerah, ki neposredno ogrožajo življenje, ladjo ali okolje (člen 5(2), točka (f)).

- (6) Podatki o upravnem organu pristanišča
 - (a) ime
 - (b) kontaktni podatki (telefonska številka, e-naslov)

Datum izdaje

Predlog spremembe 174

Predlog uredbe Priloga V

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

PRILOGA V

FORMULI ZA IZRAČUN STANJA SKLADNOSTI IN GLOBE iz člene 20(1)

Formula za izračun stanja skladnosti ladje

Za izračun stanja skladnosti ladje se uporabi naslednja formula:

Stanje skladnosti [gCO _{2ekv} /MJ] =	$(TGPIE_{ciljno} - TGPIE_{dejansko}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

pri čemer je:

gCO_{2eq}	grami ekvivalenta CO ₂
$TGPIE_{ciljno}$	mejna vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje v skladu s členom 4(2) te uredbe
$TGPIE_{dejansko}$	letno povprečje intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, izračunano za zadevno poročevalno obdobje

Formula za izračun globe iz člena 20(1)

Višina globe iz člena 20(1) se izračuna, kot sledi:

Globa =	$(Stanje\ skladnosti / TGPIE_{dejansko}) \times faktor\ pretvorbe\ iz\ MJ\ v\ tone\ VLSFO\ (41,0\ MJ/kg) \times 2400\ EUR$
---------	--

Predlog spremembe

PRILOGA V

FORMULI ZA IZRAČUN STANJA SKLADNOSTI IN GLOBE iz člena 20(1)

Formula za izračun stanja skladnosti ladje

Za izračun stanja skladnosti ladje se uporabi naslednja formula:

Stanje skladnosti [gCO _{2ekv} .] =	$(TGPIE_{ciljno} - TGPIE_{dejansko}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

pri čemer je:

gCO_{2eq}	grami ekvivalenta CO ₂
$TGPIE_{ciljno}$	mejna vrednost intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje v skladu s členom 4(2) te uredbe
$TGPIE_{dejansko}$	letno povprečje intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladje, izračunano za zadevno poročevalno obdobje

Formula za izračun globe iz člena 20(1)

Višina globe iz člena 20(1) se izračuna, kot sledi:

Globa =	$(- Stanje skladnosti / TGPIE_{dejansko}) \times faktor\ pretvorbe\ iz\ MJ\ v\ tone\ VLSFO\ (41,0\ MJ/kg) \times 3000\ EUR$
---------	---

Predlog spremembe 175

Predlog uredbe

Priloga IV

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

PRILOGA IV

POTRDILO, KI GA IZDA UPRAVNI ORGAN PRISTANIŠČA POSTANKA, KADAR LADJE IZ UTEMELJENIH RAZLOGOV NE MOREJO UPORABITI OSKRBE Z ELEKTRIČNO ENERGIJO S KOPNEGA (ČLEN 5(5)) – MINIMALNI ELEMENTI, KI JIH JE TREBA VKLJUČITI V POTRDILO

Za namene te uredbe potrdilo iz člena 5(5) vsebuje vsaj naslednje informacije:

- (1) Identifikacija ladje
 - (a) številka IMO
 - (b) ime ladje
 - (c) klicni znak
 - (d) vrsta ladje
 - (e) zastava
- (2) Pristanišče postanka
- (3) Lokacija/ime terminala
- (4) Datum in čas prihoda (ATA)
- (5) Datum in čas odhoda (ATD)

Potrditev upravnega organa pristanišča, da je bil za ladjo ugotovljen eden od naslednjih primerov:

- nenačrtovan postanek ladje v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju (člen 5(2), točka (c));

- ladja se ni mogla priključiti na oskrbo z električno energijo z obale zaradi nerazpoložljivosti priključnih mest v pristanišču (člen 5(2), točka (d));
 - **oprema za oskrbo z električno energijo s kopnega na krovu ni bila združljiva z napravo na obali v pristanišču (člen 5(2), točka (e));**
 - ladja je za omejeno obdobje proizvajala energijo na krovu v izrednih razmerah, ki neposredno ogrožajo življenje, ladjo ali okolje (člen 5(2), točka (f)).
- (6) Podatki o upravnem organu pristanišča
- (a) ime
 - (b) kontaktni podatki (telefonska številka, e-naslov)
- (7) Datum izdaje

Predlog spremembe

PRILOGA IV

POTRDILO, KI GA IZDA UPRAVNI ORGAN PRISTANIŠČA POSTANKA, KADAR LADJE IZ UTEMELJENIH RAZLOGOV NE MOREJO UPORABITI OSKRBE Z ELEKTRIČNO ENERGIJO S KOPNEGA (ČLEN 5(5)) – MINIMALNI ELEMENTI, KI JIH JE TREBA VKLJUČITI V POTRDILO

Za namene te uredbe potrdilo iz člena 5(5) vsebuje vsaj naslednje informacije:

- (1) Identifikacija ladje
 - (a) številka IMO
 - (b) ime ladje
 - (c) klicni znak
 - (d) vrsta ladje
 - (e) zastava
- (2) Pristanišče postanka
- (3) Lokacija/ime terminala
- (4) Datum in čas prihoda (ATA)
- (5) Datum in čas odhoda (ATD)

Potrditev upravnega organa pristanišča, **podprta z razumnimi dokazi**, da je bil za ladjo ugotovljen eden od naslednjih primerov:

- nenačrtovan postanek ladje v pristanišču zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju (člen 5(2), točka (c));
 - ladja je za omejeno obdobje proizvajala energijo na krovu v izrednih razmerah, ki neposredno ogrožajo življenje, ladjo ali okolje (člen 5(2), točka (f)).
- (6) Podatki o upravnem organu pristanišča

- (a) ime
- (b) kontaktni podatki (telefonska številka, e-naslov)

Datum izdaje

Obrazložitev

Spremembe odražajo predloge sprememb člena 5.

Predlog spremembe 176

Predlog uredbe Priloga V a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

PRILOGA Va: UPORABA IZRAČUNA PRILAGOJENE MASE GORIVA

Prvič, v tej prilogi je opisano, kako izračunati prilagojeno maso goriva z uporabo dodatne energije zaradi tehničnih značilnosti ladij, ki spadajo v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu¹, in dodatne energije, ki jo uporabi ladja, ki spada v kategorijo IC, IB, IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, zaradi plovbe v ledu. Drugič, v tej prilogi je opisan način izračuna dodatne energije.

Prilagojena masa [Mj A]

Prilagojena masa goriva [Mi A] se izračuna na podlagi dodatne energije, porabljene za plovbo v ledu, in dodatne energije, porabljene zaradi tehničnih značilnosti ladje, ki spada v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu. Družba lahko izbere, kateremu gorivu i se dodeli dodatna energija. Izbrano gorivo i mora biti eno od goriv, ki jih je ladja porabila v poročevalnem obdobju. Količina energije, ki ustreza porabljeni masi goriva i, je lahko manjša od količine dodatne

¹ Za več informacij o skladnosti med kategorijami za plovbo v ledu gl. priporočilo HELCOM 25/7 na spletnem mestu <http://www.helcom.fi>.

energije.

Prilagojena masa goriva i [Mi A] se izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je $M_{i \text{ total}}$ skupna masa goriva i, $M_{i \text{ additional due to ice class}}$ masa goriva zaradi dodatne energije, ki jo porabi ladja, ki spada v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, $M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$ pa masa goriva zaradi dodatne energije, porabljene zaradi plovbe v ledu.

Masa goriva i, ki predstavlja dodatno porabo energije zaradi tehničnih značilnosti ladij, ki spadajo v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, se izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je $E_{\text{additional due to ice class}}$ dodatna poraba energije zaradi tehničnih značilnosti ladje, ki spada v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo za plovbo v ledu, in LCV_i spodnja kurilna vrednost goriva i.

Podobno se masa goriva zaradi dodatne energije, porabljene zaradi plovbe v ledu, izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu.

Dodatna energija zaradi kategorije za plovbo v ledu in zaradi plovbe v ledu

Dodatna poraba energije zaradi tehničnih značilnosti ladje, ki spada v kategorijo IA ali IA Super ali enakovredno kategorijo

za plovbo v ledu, se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice condition}}), \quad (\text{Ax.4})$$

pri čemer je $E_{\text{voyages, total}}$ skupna energija, porabljena za vse plovbe, in $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu.

Skupna energija, porabljena za vse plovbe, se izračuna na naslednji način:

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

pri čemer je $M_{i, \text{voyages, total}}$ masa goriva i , porabljenega za vse plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, LCV_i spodnja kurilna vrednost goriva i in $E_{\text{elect., voyages, total}}$ količina električne energije, dobavljene ladji, porabljene za vse plovbe.

Masa goriva i $M_{i, \text{voyages, total}}$ porabljenega za vse plovbe, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, se izračuna na naslednji način:

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

pri čemer je $M_{i, \text{voyages between MS}}$ skupna masa goriva, porabljenega za vse plovbe med pristanišči pod jurisdikcijo države članice, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ skupna masa goriva, porabljenega za vse plovbe iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice, in $M_{i, \text{voyages to MS}}$ skupna masa goriva, porabljenega za vse plovbe v pristanišča pod jurisdikcijo države članice. Porabljena količina električne energije, dobavljene ladji, $E_{\text{elect., voyages total}}$ se lahko izračuna na enak način.

Dodatna poraba energije zaradi plovbe v ledu se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} =$$

$$E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

(Ax. 7)

pri čemer je $E_{\text{voyages, open water}}$ energija, porabljena na plovbah v odprtih vodah, in $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ prilagojena energija, porabljena zaradi plovbe v ledu.

Energija, porabljena za plovbe zgolj v odprtih vodah se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

(Ax. 8)

pri čemer je $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ energija, porabljena za plovbo v ledu, ki se izračuna na naslednji način:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{ele}}$$

(Ax. 9)

pri čemer je $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ masa goriva i , porabljenega za plovbo v ledu, in $E_{\text{elect., voyages, total}}$ količina električne energije, dobavljene ladji, porabljena za plovbo v ledu.

Masa goriva i , porabljenega za plovbo v ledu, se opredeli na naslednji način:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS}})$$

(Ax. 10)

pri čemer je $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ skupna masa goriva, ki ga porabi ladja, kategorizirana za plovbo v ledu, za plovbo v ledu med pristanišči pod jurisdikcijo države članice, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ skupna masa goriva, ki ga porabi ladja, kategorizirana za plovbo v ledu, za vse plovbe v ledu iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice, in $M_{i, \text{voyages to MS}}$ skupna masa goriva, ki ga porabi ladja, kategorizirana za plovbo v ledu, za vse plovbe v ledu v pristanišča pod jurisdikcijo države članice. Porabljena

količina električne energije, dobavljene ladji, $E_{ice\ conditions}$ se lahko izračuna na enak način.

Prilagojena energija, porabljena zaradi plovbe v ledu, se izračuna na naslednji način:

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

(Ax.11)

pri čemer je razdalja, prepotovana med plovbo v ledu, $D_{ice\ conditions}$ in porabljena energija na razdaljo, prepotovano v odprtih vodah, $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$.

Razdalja, prepotovana med plovbo v ledu, $D_{ice\ conditions}$ se izračuna na naslednji način:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.} + 0.5 \cdot (D_{voyages\ from\ MS, ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS, i})$$

(Ax.12)

pri čemer je $D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.}$ skupna razdalja, prepotovana med plovbo v ledu med pristanišči pod jurisdikcijo države članice, $D_{voyages\ from\ MS}$ skupna razdalja, prepotovana med plovbo v ledu iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice, in $D_{voyages\ to\ MS}$ skupna razdalja, prepotovana med plovbo v ledu v pristanišča pod jurisdikcijo države članice.

Ta se opredeli na naslednji način:

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

(Ax.13)

pri čemer je $E_{voyages, ice\ conditions}$ energija, porabljena pri plovbi v ledu, in D_{total} skupna letna prepotovana razdalja.

Skupna letna prepotovana razdalja se izračuna na naslednji način:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0.5 \cdot (D_{voyages\ from\ MS} + D_{i, voyages\ to\ MS}),$$

(Ax.14)

pri čemer je $D_{voyages\ between\ MS}$ skupna razdalja, prepotovana med pristanišči pod jurisdikcijo države članice, $D_{voyages\ from\ MS}$ skupna razdalja, prepotovana med plovbami iz pristanišč pod jurisdikcijo države članice, in $D_{voyages\ to\ MS}$ skupna razdalja, prepotovana med plovbami v pristanišča pod jurisdikcijo države članice.

**PRILOGA: SEZNAM SUBJEKTOV ALI OSEB,
OD KATERIH JE PRIPRAVLJAVEC MNENJA PREJEL PRISPEVEK**

Priprava tega seznama je povsem prostovoljna in je v izključni pristojnosti pripravljavca mnenja. Pripravljavec mnenja je pri pripravi osnutka mnenja do njegove predstavitve v odboru prejel prispevek od naslednjih subjektov ali oseb:

Subjekt in/ali oseba
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPURT (FEPURT) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	Uporaba obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter sprememba Direktive 2009/16/ES
Referenčni dokumenti	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 13.9.2021
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 13.9.2021
Pridruženi odbori - datum razglasitve na zasedanju	11.11.2021
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Rasmus Andresen 30.9.2021
Obravnava v odboru	2.2.2022
Datum sprejetja	2.6.2022
Izid končnega glasovanja	+: 59 –: 9 0: 6
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihajlova (Iskra Mihaylova), Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Cvetelina Penkova (Tsvetelina Penkova), Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spiraki (Maria Spyraiki), Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Jorgos Jeorjiu (Giorgos Georgiou), Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spiraki (Maria Spyraiki), Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihajlova (Iskra Mihaylova), Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Cvetelina Penkova (Tsvetelina Penkova), Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

9	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

6	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Jorgos Jeorjiu (Giorgos Georgiou), Sandra Pereira

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani