

Bruksela, 23 września 2020 r.
(OR. en)

10819/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0017(COD)

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

NOTA INFORMACYJNA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki – Wynik prac w Parlamencie Europejskim (Bruksela, 14–17 września 2020 r.)

I. WSTĘP

Sprawozdawczyni Jutta Paulus (Verts/ALE, DE) przedstawiła w imieniu Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności sprawozdanie zawierające 60 poprawek do powyższego wniosku dotyczącego rozporządzenia (poprawki 1–60).

Ponadto grupa ID przedstawiła 6 poprawek (poprawki 64–69); grupa ECR przedstawiła 3 poprawki (poprawki 61, 63, 81), a grupa GUE/NGL przedstawiła 11 poprawek (poprawki 70–80).

II. GŁOSOWANIE

Podczas głosowania, które odbyło się na posiedzeniu plenarnym w dniu 15 września 2020 r., przyjęto 67 poprawek (poprawki 1–60, 72, 74, 76–80) do wniosku dotyczącego rozporządzenia. Nie przyjęto żadnych innych poprawek. Poprawki, które przyjęto, znajdują się w załączniku.

Po zakończeniu głosowania w dniu 16 września 2020 r. wniosek skierowano z powrotem do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, zgodnie z art. 59 ust. 4 regulaminu Parlamentu Europejskiego; tym samym pierwsze czytanie w Parlamencie nie zostało zakończone i rozpoczęły się negocjacje z Radą.

P9_TA-PROV(2020)0219

Globalny system gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki *I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 16 września 2020 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

¹ Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0144/2020).

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(-1) Bezprecedensowe zagrożenie, jakie stwarza zmiana klimatu, wymaga zwiększenia poziomu ambicji i zintensyfikowania działań w dziedzinie klimatu ze strony Unii, a także na szczeblu globalnym. Unia zobowiązała się do większych wysiłków w przeciwdziałaniu zmianie klimatu i wdrażaniu porozumienia paryskiego^{1a} zgodnie z najnowszymi badaniami naukowymi. W sprawozdaniu specjalnym Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) z 2018 r. zatytułowanym „Global warming of 1.5°C” [Globalne ocieplenie o 1,5°C] potwierdzono, że znaczna redukcja emisji we wszystkich sektorach ma kluczowe znaczenie dla ograniczenia globalnego ocieplenia do poziomu poniżej 1,5°C. W sprawozdaniu specjalnym IPCC z 2019 r. pt. „Oceany i kriosfera w zmieniającym się klimacie” stwierdzono ponadto, że mechanizmy klimatu zależą od stanu ekosystemów oceanicznych i morskich, na które obecnie wpływają: globalne ocieplenie, zanieczyszczenia, nadmierne eksploatowanie różnorodności biologicznej mórz, zakwaszanie, odtlenianie i erozja obszarów przybrzeżnych. IPCC przypomina, że oceany są elementem rozwiązania służącego łagodzeniu zmiany klimatu i przystosowanie się do jej skutków, oraz podkreśla konieczność redukcji emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia w ekosystemach, a także zwiększenia naturalnych pochłaniaczy dwutlenku

węgla.

^{1a} Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Transport morski ma wpływ na **globalny klimat** w związku z emisjami dwutlenku węgla (CO₂) **pochodzącymi z żeglugi**. W 2015 r. żegluga odpowiadała za 13 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii pochodzących z transportu¹⁵. Międzynarodowa żegluga morska pozostaje jedynym rodzajem transportu nieujęty w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Poprawka

(1) Transport morski ma wpływ na **zmianę klimatu, różnorodność biologiczną mórz, jakość powietrza i zdrowie publiczne** w związku z emisjami dwutlenku węgla (CO₂), **a także z innymi emisjami, jakie powoduje, np. emisjami metanu, tlenków azotu, tlenków siarki, cząstek stałych i sadzy**. W 2015 r. żegluga odpowiadała za 13 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii pochodzących z transportu¹⁵. **Przewiduje się, że do 2050 r. emisje ze światowej żeglugi morskiej wzrosną o 50 % do 250 %^{15a}. Oczekuje się, że jeśli nie zostaną podjęte dalsze działania, to do 2050 r. emisje z transportu morskiego powiązanego a EOG wzrosną o 86 % w stosunku do poziomu z 1990 r. mimo przyjęcia przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) minimalnych norm efektywności energetycznej statków.** Międzynarodowa żegluga morska pozostaje jedynym rodzajem transportu nieujęty w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. **IMO przyjęła 13 kwietnia 2018 r. początkową strategię redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Pilnie potrzebne są środki wdrażające tę strategię na szczeblu globalnym i unijnym, by zapewnić podjęcie natychmiastowych działań mających zmniejszyć emisje z transportu morskiego, przyczynić się do realizacji porozumienia paryskiego i osiągnąć ogólnounijny cel dotyczący neutralności**

klimatycznej, bez uszczerbku dla działań w dziedzinie klimatu podejmowanych przez inne sektory.

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

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

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

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Wszystkie sektory gospodarki powinny wnieść **swój wkład w redukcję emisji** gazów cieplarnianych zgodnie ze **zobowiązaniem współprawodawców wyrażonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842¹⁶ i dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410¹⁷.**

¹⁶ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).**

¹⁷ **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę**

Poprawka

(2) Wszystkie sektory gospodarki powinny wnieść wkład **we wspólne dążenia do całkowitego przejścia na zerowe emisje** gazów cieplarnianych **netto w jak najkrótszym terminie, najpóźniej do 2050 r.**, zgodnie z zobowiązaniami Unii wynikającymi z porozumienia paryskiego oraz z konkluzjami Rady Europejskiej w sprawie zmiany klimatu z 12 grudnia 2019 r.

2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814 (Dz.U. L 76 z 19.3.2018, s. 3).

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W swojej rezolucji z **lutego 2014 r.** w sprawie **ram polityki w zakresie klimatu i energii do roku 2030 Parlament Europejski zaapelował do Komisji i państw członkowskich o ustalenie wiążącego celu Unii**, jakim jest ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o przynajmniej **40 %** w porównaniu z poziomem z 1990 r. Parlament Europejski zauważył również, że wszystkie sektory gospodarki **będą musiały** przyczynić się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli Unia ma w sposób znaczący uczestniczyć w światowych wysiłkach.

Poprawka

(3) W rezolucji **Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2019 r.** w sprawie **zmiany klimatu znaczną większością głosów poparto cel**, jakim jest **jak najszybsze osiągnięcie neutralności klimatycznej, najpóźniej do 2050 r.** **Parlament Europejski wielokrotnie apelował także** do Komisji i państw członkowskich o **zwiększenie** wiążącego celu Unii, jakim jest ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o przynajmniej **55 %** w porównaniu z poziomem z 1990 r. Parlament Europejski zauważył również, że wszystkie sektory gospodarki, **w tym lotnictwo międzynarodowe i transport morski, muszą** przyczynić się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli Unia ma **osiągnąć swoje cele klimatyczne i** w sposób znaczący uczestniczyć w światowych wysiłkach. **Szybkie podjęcie starań o dekarbonizację sektora transportu morskiego nabiera jeszcze większego znaczenia w świetle oświadczenia Parlamentu z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie alarmującej sytuacji klimatycznej i środowiskowej.**

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) W rezolucji z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie konferencji ONZ w sprawie zmiany klimatu 2019 (COP25) w Madrycie (Hiszpania) Parlament Europejski podkreślił także, że potrzebne są dodatkowe działania Unii, by rozwiązać problem emisji gazów cieplarnianych w gospodarce morskiej, gdyż działania IMO przyniosły tylko powolne i niewystarczające postępy. Parlament Europejski poparł w szczególności włączenie gospodarki morskiej do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji („EU ETS”) oraz wprowadzenie norm efektywności statków na szczeblu Unii. Sama rynkowa polityka redukcji emisji nie wystarcza, by osiągnąć cele Unii w zakresie redukcji emisji, i należy ją uzupełnić o wiążącą i odpowiednio wdrażaną regulacyjną politykę redukcji emisji.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) W swoich konkluzjach z dnia 24 października 2014 r. Rada Europejska zatwierdziła wiążący cel unijny zakładający ograniczenie wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych do roku 2030 o co najmniej 40 % w porównaniu z poziomem z roku 1990. Rada Europejska stwierdziła również, że ważne jest, by ograniczyć emisje gazów cieplarnianych

(4) W konkluzjach z 12 grudnia 2019 r.^{1a} Rada Europejska zatwierdziła cel, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej przez Unię Europejską do 2050 r. Rada Europejska stwierdziła również, że wszelkie odpowiednie przepisy i polityki UE muszą być spójne z dążeniem do celu neutralności klimatycznej i przyczyniać się do jego osiągnięcia z

i zagrożenia związane z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu, oraz zwróciła się do Komisji o dalsze analizowanie instrumentów i środków w ramach kompleksowego, neutralnego technologicznie podejścia, w tym w zakresie promowania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej transportu.

zachowaniem równych warunków działania.

1a

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Transport morski jest obecnie jedynym sektorem nieobjętym jednoznacznie unijnym celem redukcji emisji ani szczególnymi środkami łagodzenia zmian klimatu. W komunikacie z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu Komisja wyraziła zamiar podjęcia dodatkowych działań dotyczących emisji gazów cieplarnianych z gospodarki morskiej, a zwłaszcza rozszerzenia EU ETS na ten sektor, uregulowania dostępu najbardziej zanieczyszczających statków do portów unijnych oraz zobowiązania statków zacumowanych w porcie do pobierania energii elektrycznej z lądu. We wniosku z 4 marca 2020 r. dotyczącym rozporządzenia ustanawiającego ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie)^{1a} Komisja

potwierdziła, że aby osiągnąć cel neutralności klimatycznej do 2050 r., należy podjąć dodatkowe działania oraz że wszystkie sektory będą musiały włączyć się w te działania, ponieważ według oczekiwań obecna polityka przyniesie do 2050 r. redukcję emisji gazów cieplarnianych o zaledwie 60 %.

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

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4b) Usunięcie barier rynkowych w gospodarce morskiej, w tym zastosowanie przejrzystego i solidnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji, ma przyczynić się do wdrożenia technologii o większej efektywności energetycznej, a tym samym do zmniejszenia emisji z gospodarki morskiej o około 2 % do 2030 r. Konieczne są zatem dalsze działania, by gospodarka morska w pełni przyczyniła się do starań całej gospodarki o osiągnięcie unijnego celu neutralności klimatycznej oraz celów na 2030 r. i innych potencjalnych celów pośrednich.

Podstawą dalszych działań jest rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji jako podstawowy instrument Unii służący monitorowaniu, raportowaniu i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza z transportu morskiego. Należy zatem rozszerzyć zakres tego rozporządzenia o wiążące wymogi dla przedsiębiorstw dotyczące redukcji emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową, a także rozszerzyć EU ETS na sektor transportu morskiego.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) W kwietniu 2015 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego²⁰ („rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji”), które w 2016 r. uzupełniono dwoma rozporządzeniami delegowanymi²¹ i dwoma rozporządzeniami wykonawczymi²². Celem rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji jest gromadzenie danych dotyczących

Poprawka

(6) W kwietniu 2015 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego²⁰ („rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji”), które w 2016 r. uzupełniono dwoma rozporządzeniami delegowanymi²¹ i dwoma rozporządzeniami wykonawczymi²². Celem rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji jest gromadzenie danych dotyczących

emisji pochodzących z żeglugi na potrzeby dalszego kształtowania polityki i zachęcania do redukcji emisji poprzez przekazywanie informacji na temat efektywności statków właściwym rynkom. W rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zobowiązuje się przedsiębiorstwa do corocznego monitorowania, raportowania i weryfikacji zużycia paliwa, emisji CO₂ i efektywności energetycznej ich statków podczas rejsów do portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i z tych portów, począwszy od 2018 r. *Ma* to zastosowanie również do emisji CO₂ w obrębie portów EOG. Termin przedłożenia pierwszych raportów emisji *upływa* dnia 30 kwietnia 2019 r.

emisji pochodzących z żeglugi na potrzeby dalszego kształtowania polityki i zachęcania do redukcji emisji poprzez przekazywanie informacji na temat efektywności statków właściwym rynkom. ***Przyjęcie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji to pierwszy etap w stopniowym włączaniu emisji z gospodarki morskiej do unijnych zobowiązań do redukcji emisji gazów cieplarnianych, a następnie wyceny tych emisji zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Gdy przyjęto rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, Komisja zobowiązała się, że opracowując przyszłe wnioski ustawodawcze w sprawie emisji z gospodarki morskiej, rozważy, jakie dalsze działania będą właściwe, by zapewnić uczciwy wkład sektora w osiąganie unijnych celów redukcji emisji, a zwłaszcza rozważy możliwość rozszerzenia EU ETS na sektor gospodarki morskiej.***

W rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zobowiązuje się przedsiębiorstwa do corocznego monitorowania, raportowania i weryfikacji zużycia paliwa, emisji CO₂ i efektywności energetycznej ich statków podczas rejsów do portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i z tych portów, począwszy od 2018 r.

Zobowiązanie to ma zastosowanie również do emisji CO₂ w obrębie portów EOG. Termin przedłożenia pierwszych raportów emisji *upłynął* 30 kwietnia 2019 r., ***a Komisja opublikowała je 30 czerwca 2019 r.***

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

²¹ Rozporządzenie delegowane Komisji

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

²¹ Rozporządzenie delegowane Komisji

(UE) 2016/2072 w sprawie czynności weryfikacyjnych i akredytacji weryfikatorów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (Dz.U. L 320 z 26.11.2016, s. 5); Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/2071 z dnia 22 września 2016 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w zakresie metod monitorowania emisji dwutlenku węgla oraz przepisów dotyczących monitorowania innych istotnych informacji (Dz.U. L 320 z 26.11.2016, s. 1).

²² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1927 z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie szablonów planów monitorowania, raportów na temat wielkości emisji i dokumentów zgodności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Komisji (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (Dz.U. L 299 z 5.11.2016, s. 1); Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1928 z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie określania przewożonego ładunku w odniesieniu do kategorii statków innych niż statki pasażerskie, statki ro-ro i kontenerowce, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (Dz.U. L 299 z 5.11.2016, s. 22).

(UE) 2016/2072 w sprawie czynności weryfikacyjnych i akredytacji weryfikatorów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (Dz.U. L 320 z 26.11.2016, s. 5); Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/2071 z dnia 22 września 2016 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w zakresie metod monitorowania emisji dwutlenku węgla oraz przepisów dotyczących monitorowania innych istotnych informacji (Dz.U. L 320 z 26.11.2016, s. 1).

²² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1927 z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie szablonów planów monitorowania, raportów na temat wielkości emisji i dokumentów zgodności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Komisji (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (Dz.U. L 299 z 5.11.2016, s. 1); Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1928 z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie określania przewożonego ładunku w odniesieniu do kategorii statków innych niż statki pasażerskie, statki ro-ro i kontenerowce, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (Dz.U. L 299 z 5.11.2016, s. 22).

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Redukcji emisji pochodzących z żeglugi oraz ich wpływu na globalne ocieplenie i zanieczyszczenie powietrza nie należy wdrażać w sposób szkodzący różnorodności biologicznej mórz i powinny jej towarzyszyć środki odtwarzania ekosystemów morskich i przybrzeżnych, na które wpływ wywiera sektor żeglugi, na przykład w formie substancji odprowadzanych do morza, w tym wody balastowej, węglowodorów, metali ciężkich i chemikaliów, a także kontenerów zagubionych na morzu i kolizji z waleniami.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6b) W gospodarce morskiej właściciel statku nie zawsze jest tą samą osobą lub podmiotem co osoba lub podmiot komercyjnie eksploatujące statek. Dlatego wszystkie dane wymagane w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji powinny być gromadzone przez podmiot odpowiedzialny za komercyjną eksploatację statku, np. zarządca, podmiot czarterujący statek na określony czas lub podmiot czarterujący statek bez załogi, oraz powinny być przypisane temu podmiotowi.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6c) Dane gromadzone na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji powinny służyć wspieraniu przechodzenia na statki bezemisyjne dzięki wprowadzeniu świadectwa efektywności energetycznej statków, ze skalą oceny umożliwiającą przejrzyste porównanie statków, zwłaszcza statków na sprzedaż lub na wynajem, oraz zachęcaniu państw członkowskich do propagowania najlepszych praktyk i wspierania najbardziej efektywnych statków.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6d) Komisja we współpracy z właścicielami statków, innymi zainteresowanymi stronami i niezależnymi ekspertami powinna opracować europejski znak jakości transportu towarów, by informować konsumentów o oddziaływaniu transportu morskiego na środowisko w powiązaniu z kupowanymi produktami. Taki znak jakości wsparłby ekologiczną i energetyczną transformację sektora żeglugi jako wiarygodna i przejrzysta metoda informowania klientów o inicjatywach dobrowolnych. Zachęcałaby konsumentów do kupowania produktów transportowanych przez właścicieli statków, którzy zmniejszyli swoje oddziaływanie na środowisko, na przykład emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń, zanieczyszczenie hałasem,

ilość odpadów i zużycie wody.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6e) Dyrektywa Rady 92/106/EWG^{1a} przyczynia się do redukcji emisji z transportu przez wspieranie przechodzenia z transportu drogowego towarów na mniej emisyjne rodzaje transportu, w tym bezemisyjne korytarze rzeczne. Konieczna jest zmiana tej dyrektywy, by zintensyfikować starania na rzecz transportu multimodalnego i zwiększenia efektywności oraz niskoemisyjnych alternatyw. Żegluga bezemisyjna ma kluczowe znaczenie dla zrównoważonego przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na żeglugę, dlatego trzeba wspierać inwestycje w infrastrukturę tankowania i ładowania w portach śródlądowych.

^{1a} Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 f (nowy)

(6f) Unijne porty to ośrodki strategiczne dla transformacji energetycznej ze względu na ich położenie geograficzne i działalność gospodarczą. To główne punkty wprowadzania nośników energii (przywożonych, składowanych lub dystrybuowanych), coraz bardziej angażują się w rozwój odnawialnych źródeł energii oraz opracowują nowe strategie zarządzania energią i gospodarki o obiegu zamkniętym. Zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu Unia powinna zatem powiązać dekarbonizację gospodarki morskiej ze strategicznym podejściem do unijnych portów, by wspierać ich rolę w transformacji energetycznej. Należy zachęcać państwa członkowskie do stymulowania rozwoju bezemisyjnych portów oraz inwestowania w infrastrukturę tankowania i ładowania. Zapewniłoby to natychmiastowe korzyści dla zdrowia wszystkich obywateli mieszkających na obszarach portowych i przybrzeżnych, i zmniejszyłoby negatywny wpływ na różnorodność biologiczną mórz i wybrzeży na tych obszarach, obejmujących także rozległe tereny lądowe, z których część należy do sieci Natura 2000.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

(7) Art. 22 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji stanowi, że Komisja, w przypadku wypracowania międzynarodowego

(7) Art. 22 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji stanowi, że Komisja, w przypadku wypracowania międzynarodowego

porozumienia w sprawie globalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji, podda przedmiotowe rozporządzenie przeglądowi oraz, w stosownych przypadkach, zaproponuje zmiany, aby zapewnić jego *dostosowanie do tego porozumienia międzynarodowego*.

porozumienia w sprawie globalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji *bądź w sprawie globalnych środków redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego*, podda przedmiotowe rozporządzenie przeglądowi oraz, w stosownych przypadkach, zaproponuje zmiany, aby zapewnić jego *spójność z tym porozumieniem międzynarodowym*. *Niezależnie od wszelkich działań globalnych Unia powinna zachować wysoki poziom ambicji oraz wykazywać postawę lidera w dziedzinie klimatu, utrzymując lub przyjmując bardziej rygorystyczne środki unijne*.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) W ramach porozumienia paryskiego przyjętego w grudniu 2015 r. podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC)²³ Unia i jej państwa członkowskie przyjęły cel redukcji obejmujący całość gospodarki. Trwają starania na rzecz ograniczenia emisji na świecie z obszarów morskich za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i należy je wspierać. W październiku 2016 r. IMO przyjęła²⁴ system gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki („globalny system gromadzenia danych IMO”).

Poprawka

(8) W ramach porozumienia paryskiego przyjętego w grudniu 2015 r. podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC)²³ Unia i jej państwa członkowskie przyjęły cel redukcji obejmujący całość gospodarki. Trwają starania na rzecz ograniczenia emisji na świecie z obszarów morskich za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i należy je wspierać. W październiku 2016 r. IMO przyjęła²⁴ system gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki („globalny system gromadzenia danych IMO”). *13 kwietnia 2018 r. IMO przyjęła również początkową strategię redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (strategia początkowa IMO), by jak najszybciej wprowadzić limit wzrostu tych emisji oraz zmniejszyć je do 2050 r. o*

co najmniej 50 % w porównaniu z poziomem z 2008 r. oraz by dalej dążyć do ich stopniowego całkowitego wyeliminowania. Jednocześnie państwa członkowskie i państwa stowarzyszone IMO, w tym wszystkie państwa członkowskie Unii, zobowiązały się, że do 2030 r. zmniejszą emisje CO₂ w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową średnio w całej żegludze międzynarodowej o co najmniej 40 % i będą dążyć do ich zmniejszenia o 70 % do 2050 r. Należy zatem włączyć kluczowe elementy strategii początkowej IMO do prawa Unii, a jednocześnie dalej konstruktywnie współpracować z państwami członkowskimi IMO w dążeniu do osiągnięcia światowego porozumienia w sprawie środków redukcji emisji gazów cieplarnianych. Przedsiębiorstwa należy zobowiązać, by do 2030 r. osiągnęły liniową redukcję rocznych emisji CO₂ w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową o co najmniej 40% średnio ze wszystkich statków, za które są odpowiedzialne, w porównaniu ze średnią sprawnością w poszczególnych kategoriach statków tej samej wielkości i tego samego typu według sprawozdawczości prowadzonej na podstawie rozporządzenia o monitorowaniu, raportowaniu i weryfikacji. Poziom odniesienia dla środków redukcji emisji gazów cieplarnianych należy ustalić na podstawie danych z rejestru THETIS-MRV i systemu gromadzenia danych IMO, w pełni uznając redukcję emisji już uzyskaną przez przedsiębiorstwa będące „pionierami dekarbonizacji”. Komisja powinna przyjąć akty delegowane w celu określenia szczegółowych zasad ustalania poziomu odniesienia, rocznego współczynnika redukcji dla poszczególnych kategorii statków, zasad i środków służących do obliczania i pobierania kar za przekroczenie poziomu emisji oraz wszelkich innych przepisów niezbędnych do zapewnienia zgodności i weryfikacji spełnienia tego obowiązku.

²³ Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

²⁴ Rezolucja IMO MEPC.278(70) zmieniająca załącznik VI do MARPOL.

²³ Porozumienie paryskie (Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4).

²⁴ Rezolucja IMO MEPC.278(70) zmieniająca załącznik VI do MARPOL.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Biorąc pod uwagę współistnienie tych dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji, Komisja na podstawie art. 22 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji przeprowadziła ocenę sposobu, w jaki dostosować te dwa systemy, tak aby zmniejszyć obciążenie administracyjne statków, zachowując jednocześnie cele rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Poprawka

(9) Biorąc pod uwagę współistnienie tych dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji, Komisja na podstawie art. 22 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji przeprowadziła ocenę sposobu, w jaki dostosować te dwa systemy, tak aby zmniejszyć obciążenie administracyjne statków, **w szczególności statków należących do MŚP**, zachowując jednocześnie cele rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Ocena skutków wykazała, że częściowe dostosowanie dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji może przyczynić się do zmniejszenia obciążenia administracyjnego przedsiębiorstw żeglugowych, a jednocześnie zachować kluczowe cele

Poprawka

(10) Ocena skutków wykazała, że częściowe dostosowanie dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji może przyczynić się do zmniejszenia obciążenia administracyjnego przedsiębiorstw żeglugowych, a jednocześnie zachować kluczowe cele

rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Takie częściowe dostosowanie nie powinno jednak powodować zmiany wymogów pod względem zarządzania, **zakresu**, weryfikacji, przejrzystości ani wymogów dotyczących raportowania w zakresie emisji CO₂ wynikających z rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, ponieważ poważnie zaszkodziłoby to celom rozporządzenia i wpłynęło na możliwość dostarczania informacji, na których opierać się będą podejmowane w przyszłości decyzje w sprawie kształtowania polityki, oraz na możliwość zachęcania do przyjęcia środków i zachowań z zakresu efektywności energetycznej w żegludze. W związku z tym wszelkie zmiany w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji powinny ograniczać dostosowanie do globalnego systemu gromadzenia danych IMO do definicji, parametrów monitorowania, planów i szablonów monitorowania.

rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Takie częściowe dostosowanie nie powinno jednak powodować zmiany wymogów pod względem zarządzania, weryfikacji, przejrzystości ani wymogów dotyczących raportowania w zakresie emisji CO₂ wynikających z rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, ponieważ poważnie zaszkodziłoby to celom rozporządzenia i wpłynęło na możliwość dostarczania informacji, na których opierać się będą podejmowane w przyszłości decyzje w sprawie kształtowania polityki, oraz na możliwość zachęcania do przyjęcia środków i zachowań z zakresu efektywności energetycznej w żegludze. W związku z tym wszelkie zmiany w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji powinny ograniczać dostosowanie do globalnego systemu gromadzenia danych IMO do **statków objętych unijnym systemem monitorowania, raportowania i weryfikacji, a także do** definicji, parametrów monitorowania, planów i szablonów monitorowania.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Aby zapewnić gromadzenie uproszczonych danych na temat działalności statków wchodzącej w zakres obu systemów należy uwzględnić przepisy globalnego systemu gromadzenia danych IMO dotyczące danych, które mają być monitorowane i raportowane każdego roku. W tym celu należy raportować parametr „nośność”, **jednak** „przewożony ładunek”

Poprawka

(12) Aby zapewnić gromadzenie uproszczonych danych na temat działalności statków wchodzącej w zakres obu systemów, należy uwzględnić przepisy globalnego systemu gromadzenia danych IMO dotyczące danych, które mają być monitorowane i raportowane każdego roku. W tym celu należy raportować parametr „nośność” **oprócz parametru** „przewożony

powinien pozostać dobrowolny. „Czas spędzony na morzu” należy zastąpić definicją „godzin, które statek spędza w drodze” stosowaną w ramach globalnego systemu gromadzenia danych IMO. Ponadto, aby zmniejszyć obciążenie administracyjne, „przebytą odległość” należy obliczać na podstawie globalnego systemu gromadzenia danych IMO²⁵.

²⁵ Rezolucja IMO MEPC 282 (70).

ładunek”. „Czas spędzony na morzu” należy zastąpić definicją „godzin, które statek spędza w drodze” stosowaną w ramach globalnego systemu gromadzenia danych IMO. Ponadto aby zmniejszyć obciążenie administracyjne, „przebytą odległość” należy obliczać na podstawie globalnego systemu gromadzenia danych IMO²⁵.

²⁵ Rezolucja IMO MEPC 282 (70).

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Treść planów monitorowania należy uprościć, tak aby uwzględnić globalny system gromadzenia danych IMO z wyjątkiem tych części planu, które są niezbędne do zapewnienia, aby wyłącznie dane dotyczące Unii były monitorowane i raportowane na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. W związku z tym wszystkie przepisy „w odniesieniu do każdego rejsu” powinny pozostać częścią planu monitorowania.

Poprawka

(13) Treść planów monitorowania należy uprościć, tak aby uwzględnić globalny system gromadzenia danych IMO z wyjątkiem tych części planu, które są niezbędne do zapewnienia, aby wyłącznie dane dotyczące Unii były monitorowane i raportowane na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. W związku z tym wszystkie przepisy „w odniesieniu do każdego rejsu” powinny pozostać częścią planu monitorowania. ***Komisja powinna także pomagać państwom członkowskim, dzieląc się wiedzą ekspercką i najlepszymi praktykami, a także wdrażając nowe technologie, by zmniejszyć bariery administracyjne oraz wydajnie i bezpiecznie pobierać dane.***

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) W ocenie skutków przeprowadzonej przez Komisję w 2013 r., towarzyszącej wnioskowi dotyczącemu rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, wykazano skuteczność EU ETS w odniesieniu do emisji z gospodarki morskiej oraz uznano, że EU ETS lub oparty na celach fundusz kompensacyjny może zapewnić niezbędną redukcję emisji w tym sektorze. Aby włączyć żeglugę morską do starań Unii o redukcję emisji, należy zmienić dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady^{1a}, by rozszerzyć jej zakres na emisje z gospodarki morskiej. Komisja powinna przyjąć akty delegowane w celu określenia łącznej liczby uprawnień dla transportu morskiego analogicznie do pozostałych sektorów, a także metody przydziału uprawnień dla transportu morskiego w drodze sprzedaży na aukcji. Przygotowując takie akty delegowane, Komisja powinna uaktualnić ocenę skutków z 2013 r., zwłaszcza w celu uwzględnienia unijnego celu dotyczącego redukcji emisji gazów cieplarnianych z całej gospodarki do 2030 r. oraz celu dotyczącego neutralności klimatycznej zgodnie z definicją z rozporządzenia (UE) .../... [europejskie prawo o klimacie], a także wpływu gospodarczego, w tym potencjalnego ryzyka niezamierzonych przesunięć międzygałęziowych i ucieczki emisji. Komisja powinna opublikować wyniki tej oceny. Unia i jej państwa członkowskie powinny popierać na szczeblu międzynarodowym środki mające zmniejszać wpływ transportu morskiego na klimat. Komisja powinna monitorować wszelkie postępy w przyjmowaniu rynkowego środka przez IMO, a w razie przyjęcia globalnego środka rynkowego

powinna zastanowić się, jak zapewnić spójność środków unijnych i globalnych przy zachowaniu integralności środowiskowej i skuteczności unijnych działań na rzecz klimatu.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 13 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13b) Przejście z powodzeniem na żeglugę bezemisyjną wymaga zintegrowanego podejścia i właściwego otoczenia umożliwiającego stymulowanie innowacyjności na statkach i w portach. Takie sprzyjające otoczenie obejmuje inwestycje publiczne i prywatne w badania naukowe i innowacje, środki technologiczne i operacyjne na rzecz efektywności energetycznej statków oraz wprowadzenie zrównoważonych paliw alternatywnych, np. wodoru i amoniaku ze źródeł odnawialnych, a także bezemisyjnych technologii napędowych, w tym niezbędnej infrastruktury tankowania i ładowania w portach. Należy utworzyć fundusz na rzecz oceanów, zasilany przychodami z aukcji uprawnień morskich w EU ETS, by poprawić efektywność energetyczną statków i wspierać inwestowanie w dekarbonizację transportu morskiego, w tym w żegludze morskiej bliskiego zasięgu i w portach. Komisja powinna również opracować środki regulujące dostęp najbardziej zanieczyszczających statków do portów unijnych oraz zobowiązujące statki napędzane paliwami kopalnymi, by od chwili wejścia do portu korzystały z energii elektrycznej pobieranej z lądu lub z innych rozwiązań bezemisyjnych.

Komisja powinna również ocenić wykonalność zobowiązania portów do wprowadzenia opłat przestojowych uzależnionych od poziomu emisji.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13c) Przejście z powodzeniem na bezemisyjne i ekologiczne statki wymaga zintegrowanego podejścia wspierającego innowacyjne środki dla bardziej ekologicznych statków, dotyczące na przykład projektu kadłuba, nowych silników oraz zrównoważonych paliw alternatywnych i napędu wiatrowego, a także środków operacyjnych, które można wdrożyć w krótkim terminie, by zmniejszyć zużycie paliwa, a tym samym poziom emisji, np. przez ograniczenie prędkości lub lepsze planowanie tras. Ograniczenie prędkości (zmniejszenie prędkości eksploatacyjnej) testowano na dużą skalę w latach 2006–2012 ze względu na gwałtowny wzrost cen paliw: zmniejszenie prędkości o 10 % daje zmniejszenie zużycia paliwa o około 19 %^{1a} i odpowiednią redukcję emisji. Środki rynkowe, takie jak EU ETS, będą zachęcać do redukcji emisji i do inwestowania w badania i innowacje, do poprawy efektywności energetycznej statków oraz do wprowadzania zrównoważonych paliw alternatywnych i technologii napędowych, w tym niezbędnej infrastruktury tankowania i ładowania w portach morskich i śródlądowych.

^{1a} „The impact of international shipping on European air quality and climate forcing” [Wpływ żeglugi międzynarodowej

na jakość powietrza w Europie i na kształtowanie klimatu], Europejska Agencja Środowiska, raport techniczny nr 4/2013.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Aby utrzymać wysoką jakość danych przekazywanych do rejestru THETIS-MRV, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) należy przyznać niezbędne uprawnienia i zasoby, by mogła sprawdzać raportowane dane o emisjach uznane przez weryfikatorów za zadowalające.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14b) Komisja powinna przeprowadzić przegląd funkcjonowania rozporządzenia (UE) 2015/757, uwzględniając doświadczenia zdobyte przy wdrażaniu tego rozporządzenia i przy wdrażaniu globalnego systemu gromadzenia danych IMO, a także inne rozwiązania służące redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14c) Transport morski jest także źródłem zanieczyszczenia powietrza, np. tlenkami siarki (SO_x), tlenkami azotu (NO_x), cząstkami stałymi (PM), substancjami zubożającymi warstwę ozonową (SZWO) lub lotnymi związkami organicznymi (LZO)^{1a}. Zanieczyszczenia powietrza wpływają na środowisko i na zdrowie obywateli, zwłaszcza mieszkających lub pracujących na obszarach przybrzeżnych i portowych. Komisja powinna przeprowadzić przegląd odpowiednich przepisów do czerwca 2021 r. oraz przedstawić konkretne wnioski dotyczące problemu zanieczyszczenia powietrza przez transport morski. Komisja powinna również pracować nad rozszerzeniem obszarów kontroli emisji tlenku siarki (SECA) i obszarów kontroli emisji tlenków azotu (NECA) na wszystkich morzach europejskich, w tym na Morzu Śródziemnym, a także zająć się problemem zrzutów wody płuczkowej i innych substancji, np. wody balastowej, węglowodorów, metali ciężkich i chemikaliów, na otwartym morzu, oraz problemem wpływu takich substancji na różnorodność biologiczną mórz.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15) Celem rozporządzenia (UE) 2015/757 jest monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji **CO₂** ze statków zawijających do portów EOG **w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji** gazów cieplarnianych. Cel ten nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego zakres i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii. Należy uwzględnić globalny system gromadzenia danych IMO, a niniejsze rozporządzenie zapewnia trwałą porównywalność i rzetelność danych gromadzonych na podstawie jednego zestawu wymogów. Unia może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(15) Celem rozporządzenia (UE) 2015/757 jest monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji **gazów cieplarnianych** ze statków zawijających do portów EOG, **zmniejszenie ich średniej intensywności emisji CO₂ w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową, w tym przez znaczną redukcję emisji podczas postoju w porcie, oraz wycena tych emisji, by zmniejszyć emisje** gazów cieplarnianych z gospodarki morskiej. Cel ten nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego zakres i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii. Należy uwzględnić globalny system gromadzenia danych IMO, a niniejsze rozporządzenie zapewnia trwałą porównywalność i rzetelność danych gromadzonych na podstawie jednego zestawu wymogów. Unia może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Nie przeszliśmy jeszcze na żeglugę neutralną dla klimatu, a służące temu środki regulacyjne były dotychczas niewystarczające. Istotną rolę w dekarbonizacji transportu morskiego mogą odgrywać porty. Operatorzy statków zawijających do unijnych portów powinni być zobowiązani do zapewnienia, np. przez korzystanie z energii elektrycznej z lądu, by statki podczas postoju w porcie nie emitowały gazów cieplarnianych ani

zanieczyszczeń powietrza. Miałoby to szczególne znaczenie dla portów zlokalizowanych w pobliżu obszarów miejskich, aby zmniejszyć wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie ludzi. Ze względu na zróżnicowany wpływ statków w postaci emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza spełnienia tego wymogu należy wymagać w pierwszej kolejności od najbardziej zanieczyszczających statków, w tym dużych statków pasażerskich.

Poprawka 30

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15b) Operatorzy statków powinni zapewniać jak najbardziej energooszczędną eksploatację statków i utrzymywać emisje na jak najniższym poziomie. Stocznioowcy powinni zapewniać priorytetowe traktowanie redukcji emisji podczas budowy nowych statków.

Poprawka 31

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – nagłówek (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***W rozporządzeniu (UE) 2015/757
wprowadza się następujące zmiany:***

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – punkt -1 a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Motyw 23

Tekst obowiązujący

Poprawka

(23) Aby uniknąć konieczności montowania przyrządów pomiarowych, które nie są wystarczająco wiarygodne lub dostępne sprzedaży – co mogłoby utrudniać wdrożenie unijnego systemu MRW – system ten nie powinien na tym etapie obejmować innych gazów cieplarnianych, czynników wpływających na zmianę klimatu czy czynników zanieczyszczenia powietrza.

-1a) motyw 23 otrzymuje brzmienie:

„(23) Unijny system MRV należy rozszerzyć również na inne gazy cieplarniane, czynniki wpływające na zmianę klimatu i czynniki zanieczyszczenia powietrza, jeżeli istnieją przyrządy pomiarowe wystarczająco wiarygodne lub dostępne w sprzedaży, by lepiej chronić klimat, środowisko i zdrowie człowieka.”;

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt -1 b (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 1

Tekst obowiązujący

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji **dwutlenku węgla (CO₂)** oraz innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, znajdujących się w obrębie tych portów lub wypływających z tych portów, **w celu przyczyniania się do redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób efektywny pod względem kosztów.**

Poprawka

-1b) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji **gazów cieplarnianych** oraz innych istotnych informacji ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, znajdujących się w obrębie tych portów lub wypływających z tych portów. ***Aby przyczynić się do osiągnięcia celu dotyczącego neutralności klimatycznej całej gospodarki Unii zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) .../... [europejskie prawo o klimacie], a jednocześnie uwzględnić strategię początkową IMO na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, przyjętą 13 kwietnia 2018 r., w niniejszym rozporządzeniu nakłada się na przedsiębiorstwa obowiązki dotyczące redukcji ich średniorocznych emisji CO₂ w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową, zgodnie z art. 12a.”;***

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt -1 c (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności brutto **powyżej** 5 000 jednostek w odniesieniu do emisji **CO₂** uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Poprawka

-1c) art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności brutto **większej lub równej** 5 000 jednostek w odniesieniu do emisji **gazów cieplarnianych** uwalnianych przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.”;

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1 – litera -a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-a) dodaje się literę w brzmieniu:

„aa) »emisje gazów cieplarnianych« oznaczają uwalnianie przez statki gazów cieplarnianych wymienionych w załączniku II do dyrektywy 2003/87/WE

** Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32)."*

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1 – litera -a a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst obowiązujący

b) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; w związku z tym wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki „burta w burtę” poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;

Poprawka

-aa) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) »port zawinięcia« oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku **znacznej części ładunku** lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; w związku z tym wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki „burta w burtę” poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;”

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1 – litera a

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i **wyraziła zgodę na przejęcie wszystkich obowiązków i wszelkiej odpowiedzialności nałożonej rozporządzeniem (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady;**

Poprawka

„d) „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca, **podmiot czarterujący statek na określony czas lub** podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za **handlową** eksploatację statku i **ponosi koszty paliwa zużywanego przez statek;**”;

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1 – litera a a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera i

Tekst obowiązujący

i) „inne istotne informacje” **oznacza** informacje dotyczące emisji CO₂ pochodzących z zużycia paliwa, wykonanej pracy transportowej oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;

Poprawka

aa) lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) »inne istotne informacje« **oznaczają** informacje dotyczące emisji CO₂ pochodzących z zużycia paliwa, wykonanej pracy transportowej, **zasilania energią z brzegu podczas cumowania** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie

emisji oraz ocenę osiągnięć statków;”;

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1 a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 4 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

1. Zgodnie z art. 8–12 przedsiębiorstwa monitorują i raportują w odniesieniu do każdego ze *swoich* statków stosowne parametry w okresie sprawozdawczym. Przedsiębiorstwa monitorują i raportują w obrębie wszystkich portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu.

Poprawka

1a) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zgodnie z art. 8–12 przedsiębiorstwa monitorują i raportują w odniesieniu do każdego ze statków, **nad których eksploatacją handlową sprawują kontrolę**, stosowne parametry w okresie sprawozdawczym. Przedsiębiorstwa monitorują i raportują w obrębie wszystkich portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu.”;

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1 b (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 5 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b) w art. 5 dodaje się ustęp w

brzmieniu:

„2a. Do 31 grudnia 2021 r. Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 23, aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie, doprecyzowując metody ustalania poziomu emisji metanu (CH₄).

Oprócz przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w akapicie pierwszym, do 31 grudnia 2021 r. Komisja oceni, jaki wpływ na klimat na świecie mają emisje gazów cieplarnianych innych niż CO₂ i CH₄ ze statków wchodzących do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego lub wychodzących z tych portów oraz przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na ten temat. Sprawozdaniu temu towarzyszy w stosownym przypadku wniosek ustawodawczy dotyczący postępowania z tymi emisjami.”;

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 2 – litera a – podpunkt i a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 6 – ustęp 3 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ia) dodaje się literę w brzmieniu:

„ca) współczynniki emisji dla paliw alternatywnych, w tym skroplonego gazu ziemnego, biopaliw, zawierających węgiel paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, wyraża się jako ekwiwalent CO₂, oraz uwzględnia się w nich wszystkie gazy cieplarniane i analizę ich cyklu życia; Komisja określa te współczynniki emisji w drodze aktów wykonawczych; te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2.”;

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 3 – litera a

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 9 – ustęp 1 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

f) przewożony ładunek, dobrowolnie;

skreśla się

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 3 a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 9 – ustęp 2 – litera a

Tekst obowiązujący

Poprawka

a) **wszystkie rejsy** tego statku w okresie sprawozdawczym albo zaczynają się, albo kończą się w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego; oraz

3a) w art. 9 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) **nie mniej niż 90 % rejsów** tego statku w okresie sprawozdawczym albo zaczyna się, albo kończy się w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego; oraz”;

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – punkt 4 – litera a a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 10 – ustęp 1 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się literę w brzmieniu:

„ja) przewożony ładunek;”;

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – punkt 5 – litera a

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa poprzednie przedsiębiorstwo przedkłada Komisji i organom odpowiedniego państwa bandery raport obejmujący te same elementy co raport emisji, ale ograniczony do okresu odpowiadającego prowadzonym działaniom, za które przedsiębiorstwo odpowiadało, w terminie możliwie najbliższym dacie, do której zmiana zostaje zakończona i nie później niż **trzy miesiące** po tej dacie.

„2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa poprzednie przedsiębiorstwo przedkłada Komisji i organom odpowiedniego państwa bandery raport obejmujący te same elementy co raport emisji, ale ograniczony do okresu odpowiadającego prowadzonym działaniom, za które przedsiębiorstwo odpowiadało, **w dniu zakończenia zmiany lub** w terminie możliwie najbliższym dacie, do której zmiana zostaje zakończona i nie później niż **jeden miesiąc** po tej dacie. **Nowe przedsiębiorstwo zapewnia, by każdy statek, za który jest odpowiedzialne, spełniał wymogi niniejszego rozporządzenia przez resztę okresu**

sprawozdawczego po zakończeniu zmiany.”

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 5 – litera b a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 11 – ustęp 3 – podpunkt xi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***ba) w ust. 3 lit. a) dodaje się podpunkt w brzmieniu:
„xia) przewożony ładunek;”***

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 5 – litera b b (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 11 – ustęp 3 – podpunkt xi b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***bb) w ust. 3 lit. a) dodaje się podpunkt w brzmieniu:
„xib) wielkość statku;”***

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 5 a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Rozdział II a (nowy) – artykuł 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a) dodaje się rozdział w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ IIa

REDUKCJA EMISJI

Artykuł 12a

Redukcja emisji

1. Do 2030 r. przedsiębiorstwa osiągają liniową redukcję rocznych emisji CO₂ w przeliczeniu na wykonaną pracę transportową o co najmniej 40% średnio ze wszystkich statków, za które są odpowiedzialne, w porównaniu ze średnią sprawnością w poszczególnych kategoriach statków tej samej wielkości i tego samego typu według sprawozdawczości prowadzonej na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Jeżeli w danym roku przedsiębiorstwo nie osiągnie rocznej redukcji, o której mowa w ust. 1, Komisja nakłada skuteczną, proporcjonalną i odstraszającą karę finansową zgodną z rynkowym systemem handlu uprawnieniami do emisji, takim jak EU ETS. Zapłacenie kary za przekroczenie limitu emisji nie zwalnia statku z obowiązku wprowadzonego w ust. 1 do 2030 r. Do przedsiębiorstw, które nie dotrzymają limitów emisji określonych w niniejszym artykule, zastosowanie mają przepisy art. 20 ust. 3 i 4.

3. *Do ... [6 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez zdefiniowanie kategorii statków, o których mowa w ust. 1, ustalenie poziomu odniesienia i rocznego współczynnika redukcji liniowej dla poszczególnych kategorii statków z wykorzystaniem danych z rejestru THETIS-MRV, w tym obowiązkowego parametru „przewożony ładunek”, i z systemu gromadzenia danych IMO, przy pełnym uwzględnieniu redukcji emisji już uzyskanej przez przedsiębiorstwa będące „pionierami dekarbonizacji”, by osiągnąć cel, o którym mowa w ust. 1, przez określenie zasad i środków obliczania i pobierania kar za przekroczenie limitu emisji, o których mowa w ust. 2, oraz przez podanie wszelkich innych zasad niezbędnych do zachowania zgodności z niniejszym artykułem i do sprawdzenia tej zgodności.*

4. *W ciągu 12 miesięcy od przyjęcia przez IMO środków wdrażających początkową strategię redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków przyjętą 13 kwietnia 2018 r., a przed wejściem w życie tych środków Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym przeanalizuje ambicje i ogólną integralność środowiskową środków przyjętych przez IMO, w tym ich ogólne ambicje w dążeniu do celów porozumienia paryskiego, unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. oraz celu dotyczącego neutralności klimatycznej określonego w rozporządzeniu (UE) .../... [europejskie prawo o klimacie].*

5. *W stosownych przypadkach Komisja może dołączyć do sprawozdania, o którym mowa w ust. 4, wniosek w sprawie aktu ustawodawczego Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego niniejsze rozporządzenie z zachowaniem spójności z integralnością środowiskową i*

skutecznością działań Unii w dziedzinie klimatu, zwłaszcza z unijnym celem dotyczącym redukcji emisji gazów cieplarnianych z całej gospodarki do 2030 r. oraz celem dotyczącym neutralności dla klimatu określonym w rozporządzeniu (UE) .../... [europejskie prawo o klimacie].”;

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 5 b (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 12b

Emisje ze statków w czasie postoju w porcie

Do 2030 r. przedsiębiorstwa zapewnią, że żadne statki, za które są odpowiedzialne, nie emitują gazów cieplarnianych podczas postoju w porcie.”;

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 5 c (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

1. Co roku w terminie do dnia 30 czerwca Komisja podaje do wiadomości publicznej informacje **dotyczące emisji CO2 zgłoszonych** zgodnie z art. 11 oraz informacje określone w ust. 2 niniejszego artykułu.

Poprawka

5c) art. 21 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Co roku w terminie do dnia 30 czerwca Komisja podaje do wiadomości publicznej informacje **zgłoszone** zgodnie z art. 11 oraz informacje określone w ust. 2 niniejszego artykułu.”;

Poprawka 51

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – punkt 5 d (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera a

Tekst obowiązujący

a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);

Poprawka

5d) art. 21 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, **przedsiębiorstwo**, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);”;

Poprawka 74

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – punkt 6 a (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera d

Tekst obowiązujący

Poprawka

6a) w art. 21 ust. 2 lit. d) wprowadza się następujące zmiany:

d) całkowite roczne zużycie paliwa
podczas rejsów;

*d) całkowite roczne zużycie paliwa
podczas rejsów w podziale na rodzaje
paliwa;*

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 -b (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera k a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*6b) w art. 21 ust. 2 dodaje się literę w
brzmieniu:*

„ka) wielkość statku.”;

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 c (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera k b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*6c) w art. 21 ust. 2 dodaje się literę
w brzmieniu:*

„kb) całkowita odległość;”

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 d (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera k c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**6d) w art. 21 ust. 2 dodaje się literę
w brzmieniu:**

„kc) nośność;”

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 –punkt 6 e (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera k d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**6e) w art. 21 ust. 2 dodaje się literę
w brzmieniu:**

„kd) wykonana praca transportowa;”

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 f (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera k e (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**6f) w art. 21 ust. 2 dodaje się literę
w brzmieniu:**

„ke) nazwisko/nazwa właściciela statku;”

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 g (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 2 – litera k f (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6g) w art. 21 ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„kf) przewożony ładunek.”

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 h (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 21 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6h) w art. 21 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6a. Zgodnie z programem prac na 2020–2022 EMSA prowadzi dalszą statystyczną weryfikację danych przekazanych na podstawie art. 11 ust. 1, by zapewnić spójność dostarczonych danych.”;

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 i (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6i) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 21a

Oznaczanie efektywności środowiskowej statków

1. Aby zachęcać do redukcji emisji i zwiększać przejrzystość informacji, Komisja opracuje całościowy unijny system oznaczania efektywności środowiskowej statków, mający zastosowanie do statków objętych niniejszym rozporządzeniem.

2. Do 1 lipca 2021 r. Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o przepisy szczegółowe o funkcjonowaniu unijnego systemu oznakowania efektywności środowiskowej statków, a także o normy techniczne będące podstawą tego oznakowania.”;

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 j (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 22 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6j) uchyla się art. 22 ust. 3;

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 k (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6k) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 22a

Przegląd

1. Do 31 grudnia 2022 r. Komisja przeprowadzi przegląd funkcjonowania niniejszego rozporządzenia, biorąc pod uwagę doświadczenia zdobyte podczas jego wdrażania oraz inne istotne zmiany służące redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie morskim oraz realizacji zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego. W ramach przeglądu Komisja zaproponuje dodatkowe wymogi służące redukcji emisji gazów cieplarnianych innych niż CO₂, a także zanieczyszczeń powietrza i zrzutów ścieków ze statków na otwartym morzu, w tym zrzutów wody płuczkowej. W przeglądzie rozważy również rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia na statki o pojemności brutto od 400 do 5000 jednostek. W razie potrzeby do przeglądu dołączy wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

2. W ramach zbliżającego się przeglądu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE* oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 Komisja przedstawi także wniosek w sprawie wyznaczenia**

wiążących celów dla państw członkowskich, by zapewnić odpowiednie dostawy energii elektrycznej z lądu w portach morskich i śródlądowych.

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).*

*** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).”;*

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 l (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 23 – ustęp 2

Tekst obowiązujący

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 lipca 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem

Poprawka

6l) art. 23 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2 **i 2a, art. 12a ust. 3**, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 lipca 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed

każdego okresu.

końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.”;

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 m (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 23 – ustęp 3

Tekst obowiązujący

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka

6m) art. 23 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2 **i 2a**, **art. 12a ust. 3**, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.”;

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6 n (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2015/757

Artykuł 23 – ustęp 5

Tekst obowiązujący

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie w art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka

6n) art. 23 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Akt delegowany przyjęty na podstawie w art. 5 ust. 2 **i 2a, art. 12a ust. 3**, art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 a (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Rozdział II a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 1a

Zmiany w dyrektywie 2003/87/WE

W dyrektywie 2003/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się rozdział w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ IIa

TRANSPORT MORSKI

Artykuł 3ga

Zakres stosowania

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie od 1 stycznia 2022 r. do wydawania i przydziału uprawnień do emisji gazów cieplarnianych ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, znajdujących się w tych portach lub wypływających z nich, objętych przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757. W razie zmiany przedsiębiorstwa zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2015/757 nowe przedsiębiorstwo jest zobowiązane do nabycia uprawnień do emisji gazów cieplarnianych tylko za okres, w którym jest ono odpowiedzialne za działalność statku.*

Artykuł 3gb

Łączna liczba i metody przydziału uprawnień dla transportu morskiego

1. Do 31 grudnia 2020 r. Komisja uaktualni ocenę skutków przeprowadzoną w 2013 r. i dołączony do niej wniosek Komisji w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013** oraz przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez wskazanie łącznej liczby uprawnień dla transportu morskiego analogicznie do pozostałych sektorów oraz określenie metody przydziału uprawnień dla transportu morskiego w drodze sprzedaży na aukcji, a także przez wprowadzenie przepisów szczególnych o administrującym państwie członkowskim. Akty delegowane opierają się na najlepszych dostępnych danych oraz na ocenie skutków różnych wariantów, w tym wpływu na emisje i skutków gospodarczych.

2. Art. 12 i 16 mają zastosowanie do uprawnień dla transportu morskiego tak samo jak uprawnienia dotyczące innych rodzajów działalności.

3. Co najmniej 50 % przychodów z aukcji uprawnień, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wykorzystuje się za pośrednictwem funduszu utworzonego na mocy art. 3gc.

4. Przychody z aukcji uprawnień niewykorzystywane w funduszu, o którym mowa w art. 3gc, i przydzielane państwom członkowskim są wykorzystywane z zachowaniem spójności z celami niniejszej dyrektywy, zwłaszcza z celem przeciwdziałania zmianie klimatu w Unii i w państwach trzecich, ochrony i odtwarzania ekosystemów morskich dotkniętych skutkami globalnego ocieplenia oraz wspierania sprawiedliwej transformacji w państwach członkowskich przez wspieranie przesunąć, przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, kształcenie, inicjatywy związane z poszukiwaniem pracy i rozpoczynanie działalności gospodarczej, w dialogu z partnerami

społecznymi. Wszystkie informacje na temat wykorzystania tych przychodów są udostępniane publicznie.

5. Komisja monitoruje wdrażanie niniejszego rozdziału i ewentualne tendencje dotyczące unikania przez przedsiębiorstwa obowiązku spełniania wymogów niniejszej dyrektywy. W odpowiednim przypadku Komisja proponuje środki mające zapobiegać takim tendencjom.

Artykuł 3gc

Fundusz dla oceanów

1. Tworzy się fundusz dla oceanów (zwany dalej »funduszem«) na lata 2022–2030 służący poprawie efektywności energetycznej statków oraz wspieraniu inwestycji w innowacyjne technologie i infrastrukturę w celu dekarbonizacji transportu morskiego, w tym w żegludze morskiej bliskiego zasięgu i w portach, oraz w celu wprowadzenia zrównoważonych paliw alternatywnych, takich jak wodór i amoniak ze źródeł odnawialnych, i bezemisyjnych technologii napędowych, w tym technologii wiatrowych. 20 % przychodów z funduszu przeznacza się na ochronę i odtwarzanie ekosystemów morskich dotkniętych skutkami globalnego ocieplenia, np. morskich obszarów chronionych, a także na lepsze zarządzanie tymi ekosystemami, a ponadto na wspieranie przekrojowej, zrównoważonej niebieskiej gospodarki, np. energii z morskich źródeł odnawialnych. Informacje o wszystkich inwestycjach wspieranych przez fundusz są podawane do wiadomości publicznej, a inwestycje te odpowiadają celom niniejszej dyrektywy.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 niniejszej dyrektywy przedsiębiorstwa sektora transportu morskiego mogą wpłacać do funduszu roczną składkę członkowską zależną od ich łącznych emisji zaraportowanych za poprzedni rok

kalendarzowy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/757, by zmniejszyć obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w tym małych i średnich przedsiębiorstw oraz przedsiębiorstw nieprowadzących często działalności objętej zakresem niniejszej dyrektywy. Fundusz umarza uprawnienia zbiorowo w imieniu przedsiębiorstw sektora transportu morskiego będących członkami funduszu. Fundusz ustala składkę członkowską za tonę emisji do 28 lutego każdego roku, a składka ta musi być równa co najmniej najwyższej zarejestrowanej cenie rozliczeniowej uprawnień na rynku pierwotnym lub wtórnym w poprzednim roku.

3. Fundusz nabywa uprawnienia odpowiadające zbiorowej łącznej wielkości składek, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, w poprzedzającym roku kalendarzowym i umarza je w rejestrze utworzonym na mocy art. 19 niniejszej dyrektywy do 30 kwietnia każdego roku celem późniejszego anulowania. Wszystkie informacje na temat składek są udostępniane publicznie.

4. Fundusz jest zarządzany centralnie przez organ UE o strukturze zarządzania podobnej do struktury zarządzania funduszem, o której mowa w art. 10a ust. 8 niniejszej dyrektywy. Struktura zarządzania i proces podejmowania decyzji są przejrzyste i integracyjne, zwłaszcza w ustalaniu obszarów priorytetowych, kryteriów i procedur przyznawania dotacji. Właściwe zainteresowane strony odgrywają odpowiednią rolę konsultacyjną. Wszystkie informacje na temat inwestycji i wszelkie inne odpowiednie informacje o funkcjonowaniu funduszu są udostępniane publicznie.

5. Komisja wraz z państwami trzecimi określa tryb korzystania z funduszu także przez te państwa.

6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej

dyrektywy w odniesieniu do wykonywania niniejszego artykułu.

Artykuł 3gd

Raportowanie i przegląd przez Komisję w odniesieniu do wdrażania środków łagodzenia zmiany klimatu w Międzynarodowej Organizacji Morskiej

1. W ciągu 12 miesięcy od przyjęcia przez IMO globalnych środków rynkowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, a przed rozpoczęciem stosowania tych środków Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w którym przeanalizuje ambicje i ogólną integralność środowiskową tych środków, w tym ich ogólne ambicje w dążeniu do celów porozumienia paryskiego, unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce do 2030 r. oraz celu dotyczącego neutralności klimatycznej określonego w rozporządzeniu (UE) .../... [europejskie prawo o klimacie]. W sprawozdaniu tym uwzględnia się zwłaszcza poziom uczestnictwa w tych środkach globalnych, możliwość ich egzekwowania, przejrzystość, kary za nieprzestrzeganie, procedury umożliwiające udział społeczeństwa, wykorzystanie jednostek kompensacji, monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji, rejestry, rozliczalność, a także zasady stosowania biopaliw.

2. W stosownych przypadkach Komisja dołącza do sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, wniosek w sprawie aktu ustawodawczego Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego niniejszą dyrektywę z zachowaniem spójności z integralnością środowiskową i skutecznością działań Unii w dziedzinie klimatu, zwłaszcza z unijnym celem dotyczącym redukcji emisji gazów cieplarnianych z całej gospodarki do 2030 r. oraz celem dotyczącym neutralności dla klimatu określonym w rozporządzeniu

(UE) .../... [europejskie prawo o klimacie].

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).*

*** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13). ”*
