

Bruksela, 6 lutego 2019 r.
(OR. en)

6117/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0017 (COD)

CLIMA 40
ENV 111
MAR 25
MI 115
ONU 8
CODEC 310
IA 38

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	4 lutego 2019 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2019) 38 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2019) 38 final.

Załącznik: COM(2019) 38 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.2.2019 r.
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Zmiana klimatu stanowi poważne wyzwanie, którym należy się pilnie zająć. Właśnie dlatego celem porozumienia paryskiego jest ograniczenie wzrostu temperatury globalnej do poziomu znacznie niższego niż 2 °C w porównaniu z poziomem przedindustrialnym oraz podejmowanie wysiłków mających na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C na podstawie znacznej redukcji emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich państw.

Ze względu na duże zużycie paliw kopalnych, globalna działalność żegluga jest źródłem emisji znacznych ilości gazów cieplarnianych i przyczynia się do zmiany klimatu. Szacuje się, że emisje gazów cieplarnianych z międzynarodowego transportu morskiego stanowią około 2–3 procent łącznych globalnych emisji gazów cieplarnianych. Jest to znacznie więcej niż emisje któregośkolwiek państwa UE. Gdyby sektor żeglugi był państwem, znalazłby się na szóstym miejscu pod względem emisji na świecie. Wpływ tego sektora na szczeblu unijnym jest równie znaczący: w 2015 r. emisje z niego pochodzące stanowiły 13 % ogólnych emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu w UE¹. Transport morski jest jednak jedynym sektorem, w przypadku którego unijny cel redukcji emisji ani szczególne działania na rzecz łagodzenia zmian klimatu nie zostały wyraźnie określone.

W przyszłości wielkość handlu morskiego prawdopodobnie wzrośnie, co doprowadzi do znacznego wzrostu powiązanych z tym emisji gazów cieplarnianych, jeżeli nie zostaną szybko wprowadzone działania na rzecz łagodzenia zmian klimatu. Według badania² Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) globalne emisje pochodzące z żeglugi mogłyby wzrosnąć o 50–250 % do 2050 r. w zależności od przyszłych zmian gospodarczych i energetycznych. W latach 1990–2008 na poziomie unijnym emisje CO₂ z transportu morskiego wzrosły o 48 % i oczekuje się, że do 2050 r. wzrosną o 86 % powyżej poziomów z 1990 r., mimo że IMO przyjęła w 2011 r. minimalne normy dotyczące efektywności energetycznej nowych statków³. Jeśli nie zostaną podjęte działania mające na celu rozwiązanie kwestii tych emisji, powstanie zagrożenie dla celów porozumienia paryskiego i wysiłków prowadzonych w innych sektorach.

W następstwie wydania unijnej białej księgi transportu w 2011 r., w 2013 r. UE przyjęła strategię na rzecz stopniowego włączenia emisji z transportu morskiego do unijnej polityki celem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych⁴. Pierwszym etapem było przyjęcie w kwietniu 2015 r. przez Parlament Europejski i Radę rozporządzenia (UE) 2015/757⁵ w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego („rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji”),

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>

³ Rezolucja IMO MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ 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).

które w 2016 r. uzupełniono dwoma rozporządzeniami delegowanymi⁶ i dwoma rozporządzeniami wykonawczymi⁷. Rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji opracowano w celu:

- gromadzenia rzetelnych i zweryfikowanych danych w zakresie emisji CO₂ dotyczących wszystkich statków (o pojemności brutto powyżej 5 000 jednostek) zawijających do portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), w tym emisji CO₂ z tych statków w portach;
- zapewnienia rzetelnych informacji mających na celu wsparcie przyszłych decyzji w sprawie kształtowania polityki i wsparcie wdrażania narzędzi politycznych, jak również umożliwienie realizacji celów lub środków na szczeblu międzynarodowym (np. w zakresie efektywności energetycznej);
- zapewnienie niezbędnej przejrzystości dotyczącej danych, aby pobudzić wprowadzanie nowych technologii i środków operacyjnych umożliwiających bardziej ekologiczną eksploatację statków.

Zgodnie z rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji przedsiębiorstwa żeglugowe mają obowiązek zgłaszania swoich rocznych emisji CO₂ i innych istotnych informacji wynikających z rejsów ich statków do i z portów EOG oraz w obrębie portów EOG. Obowiązki dla przedsiębiorstw żeglugowych weszły w życie w 2017 r. wraz z przygotowaniem planów monitorowania i przedłożeniem ich akredytowanym weryfikatorom. Monitorowanie zużycia paliwa, emisji CO₂ i efektywności energetycznej rozpoczęło się w 2018 r., a przedłożenie pierwszych raportów emisji przewidziano na kwiecień 2019 r.

W 2016 r., po wejściu w życie porozumienia paryskiego i przyjęciu rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO przyjął zmiany w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki ustanawiającej ramy prawne dotyczące globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki („globalny system gromadzenia danych IMO”). Szczegóły i warunki wdrażania globalnego systemu gromadzenia danych IMO uzgodniono w późniejszym terminie w formie „wytycznych” przyjętych przez MEPC 70 w październiku 2016 r. i MEPC 71 w lipcu 2017 r. Obowiązek monitorowania w ramach globalnego systemu gromadzenia danych IMO zacznie obowiązywać w 2019 r., a raportowanie rozpocznie się w 2020 r.

⁶ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/2072 w sprawie czynności weryfikacyjnych i akredytacji weryfikatorów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/757 (*Dz.U. L 320 z 26.11.2016, s. 5*) i 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*).

⁷ 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*) i 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*).

W związku z tym od stycznia 2019 r. statki prowadzące działalność w zakresie transportu morskiego powiązaną z EOG będą musiały wywiązywać się z wymogów w zakresie monitorowania i raportowania zarówno na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, jak i w ramach globalnego systemu gromadzenia danych IMO.

Współlistnienie tych dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji na szczeblu unijnym i globalnym przewidziano w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Art. 22 tego rozporządzenia stanowi: „W przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w sprawie globalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych (...) Komisja poddaje niniejsze rozporządzenie przeglądowi oraz, w stosownych przypadkach, proponuje zmiany do niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić jego dostosowanie do tego porozumienia międzynarodowego.”

W związku z tym głównym celem niniejszego wniosku jest zmiana rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu właściwego uwzględnienia nowego globalnego systemu gromadzenia danych IMO, aby w miarę możliwości umożliwić uproszczenie i ograniczenie procedur administracyjnych dla przedsiębiorstw i administracji, jednocześnie zachowując cele rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowane zmiany w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji są spójne z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie, ponieważ nie powinny naruszać kluczowych celów realizowanych w ramach unijnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji i bardziej ogólnie są spójne z unijną polityką przeciwdziałania zmianie klimatu. W szczególności celem wniosku jest zachowanie przewidywanego pozytywnego wpływu rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji pod względem gromadzenia rzetelnych i zweryfikowanych danych, na których opierać się będą podejmowane w przyszłości decyzje w sprawie kształtowania polityki, i zachęcania do przyjęcia środków i zachowań z zakresu efektywności energetycznej w żegludze.

Ponadto w niniejszym wniosku kontynuuje się podejście określone w pozostałych unijnych strategiach politycznych dotyczących redukcji emisji, w których monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji gazów cieplarnianych odgrywa zasadniczą rolę w zapewnianiu skutecznej realizacji unijnych strategii politycznych w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu, podobnie jak dzieje się to w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych. Wniosek jest spójny z przepisami dotyczącymi przejrzystości w ramach unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, w tym w zakresie weryfikacji przez strony trzecie.

- **Spójność z innymi obszarami polityki Unii**

W marcu 2015 r. UE przedłożyła ustalony na poziomie krajowym wkład („NDC”) UE i jej państw członkowskich w Ramową konwencję Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, zobowiązując się do realizacji wiążącego celu polegającego na osiągnięciu do 2030 r. co najmniej 40 % redukcji wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce poniżej poziomów z 1990 r., zgodnie z ramami polityki klimatyczno-

energetycznej do roku 2030 zatwierdzonymi przez Radę Europejską w październiku 2014 r. i od tego roku przyjętymi w formie aktów prawnych⁸. Wszystkie sektory muszą wnieść swój wkład w przejście na gospodarkę niskoemisyjną i w realizację porozumienia paryskiego.

Wniosek jest spójny ze strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej dotyczącą działań zmierzających do dalszej redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu, w ramach szerszych starań na rzecz dekarbonizacji podejmowanych i prowadzonych przez UE, w tym w odniesieniu do 2030 r.⁹

Jako źródło rzetelnych informacji na temat emisji CO₂ z poszczególnych statków, rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji ma kluczowe znaczenie dla ułatwienia podejmowania przyszłych decyzji na szczeblu unijnym oraz zarządzania ewentualnymi przyszłymi strategiami politycznymi w tym sektorze w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu. Wniosek stanowi zabezpieczenie tej kluczowej zasady. Rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji jako obowiązujący instrument polityki UE jest pierwszym krokiem we właściwym kierunku, który należy wykorzystać jako podstawę do dalszej zmiany polityki.

Wniosek jest również spójny z zasadą unii energetycznej: „efektywność energetyczna przede wszystkim”, ponieważ powinien wzmocnić wdrożenie środków efektywności energetycznej w sektorze żeglugi.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

W art. 191–193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) potwierdzono i doprecyzowano kompetencje UE w dziedzinie zmiany klimatu. Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 192 TFUE.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej cele niniejszego wniosku można osiągnąć wyłącznie poprzez złożenie przez Komisję wniosku na szczeblu unijnym, ponieważ we wniosku proponuje się zmianę obowiązujących przepisów UE.

Gromadzenie i publikowanie danych dotyczących emisji i efektywności energetycznej statków na szczeblu unijnym ma tę zaletę, że wyniki są w pełni porównywalne, ponieważ opierają się na jednym zestawie wymogów. Skuteczniej przyczynia się to do usunięcia barier rynkowych wynikających z braku informacji.

• Proporcjonalność

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne do realizacji celów rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania

⁸ Dyrektywa (UE) 2018/410, rozporządzenie (UE) 2018/842 i rozporządzenie (UE) 2018/841 dotyczące użytkowania gruntów.

⁹ COM(2016) 501.

i weryfikacji, a jednocześnie zapewnia prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i konkurencyjność europejskiego przemysłu żeglugi.

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek w sprawie rozporządzenia zmieniającego wynika z faktu, że wniosek ma zmienić obowiązujące rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Należy zauważyć, że przeglądu rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji dokonuje się bez wcześniejszej oceny, ponieważ byłaby ona możliwa dopiero pod koniec 2019 r. po zakończeniu pierwszego cyklu zgodności. W związku z tym ocena obowiązującego rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji nie była częścią prac przygotowawczych i nie została uwzględniona w ocenie wariantów strategicznych.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Proponowane zmiany w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji są w szerokim zakresie zgodne z opiniami wyrażonymi przez zainteresowane strony w ich odpowiedziach na internetowe konsultacje publiczne i ukierunkowaną ankietę elektroniczną. Organizacje społeczeństwa obywatelskiego, krajowe jednostki akredytujące, instytucje badawcze i obywatele/osoby powszechnie zgadzają się, że zmieniając rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji należy zachować niektóre istotne cele. Cele te obejmują szerzenie wiedzy na temat redukcji emisji, udzielanie uczestnikom rynku rzetelnych informacji dotyczących zużycia paliwa i efektywności energetycznej oraz gromadzenie danych służących świadomemu kształtowaniu polityki. W przypadku sektora żeglugi głównym priorytetem jest jednak zmniejszenie obciążenia administracyjnego. Państwa członkowskie EOG oraz unijni weryfikatorzy monitorowania, raportowania i weryfikacji również w znacznym stopniu popierają te cele, w szczególności gromadzenie wiarygodnych danych w celu opracowania przyszłych strategii politycznych i zminimalizowania wysiłków administracyjnych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Badania dotyczące przewidywań w zakresie emisji opierają się na odnośnych danych z 3. badania IMO na temat gazów cieplarnianych¹⁰ i zostały uwzględnione, w szczególności w odniesieniu do emisji i prognoz emisji w przypadku żeglugi międzynarodowej, jak również potencjału redukcji emisji wynikającego z technicznych i operacyjnych środków żeglugi międzynarodowej.

- **Dokument roboczy służb Komisji – ocena skutków**

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

Ocenę skutków opracowano w celu zbadania, które z cech rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji można dostosować do cech globalnego systemu gromadzenia danych IMO. Dokument ten uzupełnia ocenę skutków, która towarzyszyła wnioskowi w 2013 r. obejmującemu oszacowanie kosztów powiązanych z rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Ponadto nowy dokument roboczy służb Komisji obejmujący tę ocenę skutków opiera się na wstępnej ocenie skutków opublikowanej w czerwcu 2017 r. i konsultacjach publicznych zakończonych w grudniu 2017 r.

Rada ds. Kontroli Regulacyjnej Komisji Europejskiej przeprowadziła ocenę projektu oceny skutków i w dniu 13 lipca 2018 r. wydała pozytywną opinię. Rada wydała zalecenia, aby w dalszym stopniu doskonalić sprawozdanie i zostały one uwzględnione w zmienionym sprawozdaniu. Streszczenie oceny skutków oraz opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej znajduje się na stronie internetowej Komisji¹¹.

Biorąc pod uwagę konieczność zachowania kluczowych celów rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, z góry odrzucono dwie cechy zaproponowane do dostosowania: zarządzanie i raportowanie w zakresie emisji CO₂. Nie brano pod uwagę takiego wariantu, jak dostosowanie zarządzania, ponieważ oznaczałoby to, że UE i jej państwa członkowskie mogą gromadzić wyłącznie dane dotyczące emisji ze statków pod banderą państw UE bez uwzględniania emisji gazów cieplarnianych ze statków pod banderą państw spoza UE w ramach rejsów obejmujących porty EOG. Ponadto dostosowanie raportowania emisji CO₂ oznaczałoby, że statki nie zgłaszałyby danych dotyczących emisji CO₂. Byłoby to całkowicie niezgodne z samym celem rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, który dotyczy wyników w zakresie emisji CO₂ ze statków i ich oddziaływania na klimat.

Mając na uwadze te ograniczenia, w ramach oceny skutków przeprowadzono ocenę trzech wariantów strategicznych:

Wariant 1 – scenariusz odniesienia

Wariant ten odzwierciedla sytuację, która miałaby miejsce, gdyby nie podjęto żadnych działań.

Wariant 2 – usprawnienie

W ramach tego scenariusza przeprowadzono ocenę różnych wariantów dostosowania pod względem: zakresu, definicji, parametrów monitorowania, planów i szablonów monitorowania, weryfikacji i przejrzystości.

Wariant 3 – wysoki poziom ujednolicenia

W ramach tego wariantu rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zostałoby zmienione, aby zharmonizować wszystkie jego aspekty techniczne z globalnym systemem gromadzenia danych IMO, co wiązałoby się z ryzykiem ograniczenia jego oczekiwanego wpływu na rynek.

Porównanie trzech wariantów doprowadziło do następujących wniosków:

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>

Dostosowanie w stosownych przypadkach definicji, parametrów monitorowania oraz planów i szablonów monitorowania przyczynia się do zmniejszenia obciążenia administracyjnego przedsiębiorstw żeglugowych i organów krajowych oraz łatwiejszego wywiązywania się z obowiązków dotyczących raportowania w ramach tych dwóch systemów.

Jednocześnie nie stanowi zagrożenia dla celów realizowanych w ramach obowiązującego rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji i jego przewidywanych pozytywnych skutków.

Dostosowanie aspektów, takich jak zakres, weryfikacja i przejrzystość miałyby jednak poważny wpływ na cele realizowane w ramach rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, a jednocześnie niekoniecznie przyczyniłoby się do znacznego zmniejszenia obciążenia administracyjnego. Gdyby dokonano dostosowania przejrzystości, utracona zostałaby korzyść polegająca na dostępności danych dotyczących efektywności energetycznej na poziomie statku, zachęcającej do przyjęcia takich środków. Dostosowanie wymogów dotyczących weryfikacji oznaczałoby rezygnację z jednolitego i niezależnego systemu weryfikacji przez strony trzecie. Ponadto dostosowanie zakresu doprowadziłoby do pojawienia się niekompletnych informacji na temat emisji w obrębie EOG.

W związku z tym wariant 2 (usprawnienie) jest preferowanym wariantem i proponuje się dostosowanie w stosownych przypadkach elementów, takich jak definicje, parametry monitorowania oraz plany i szablony monitorowania.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Proponowane podejście polegające na usprawnieniu ograniczyłoby wysiłki w zakresie przestrzegania zgodności w stosunku do dotychczasowego scenariusza postępowania. Jak wyjaśniono powyżej, podejście to przyczyniłoby się do zmniejszenia obciążenia administracyjnego przedsiębiorstw żeglugowych i organów krajowych i łatwiejszego wywiązywania się z obowiązków dotyczących raportowania w ramach dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji. W tym kontekście zakłada się, że proponowany przegląd rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji obejmie potrzeby w zakresie programu sprawności i wydajności regulacyjnej wymagające zbadania możliwości uproszczenia i udoskonalenia efektywności przepisów UE.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. W szczególności przyczynia się on do realizacji celu polegającego na osiągnięciu wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju określoną w art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE, KTÓRE NALEŻY OPRACOWAĆ

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W odpowiedzi na postępy poczynione przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) na jego posiedzeniach w październiku 2016 r. i lipcu 2017 r. podczas przyjmowania właściwych wytycznych dotyczących globalnego systemu gromadzenia danych IMO, Komisja przeprowadziła analizę na podstawie art. 22 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Celem niniejszego wniosku jest zmniejszenie obciążenia administracyjnego w przypadku statków prowadzących działalność w zakresie transportu morskiego objętą zarówno rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, jak i globalnym systemem gromadzenia danych IMO, z jednoczesnym zachowaniem szczegółowych celów działania UE w tym obszarze.

W związku z tym proponuje się wprowadzenie następujących zmian:

1. Definicje „przedsiębiorstwa” i „okresu sprawozdawczego”, jak również przydzielanie obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania w przypadku „zmiany przedsiębiorstwa” mają uwzględniać równoległe przepisy globalnego systemu gromadzenia danych IMO. Dzięki temu te same podmioty prawne będą monitorować i raportować zgodnie z okresami sprawozdawczymi wyliczonymi w podobny sposób, odnoszącymi się do ich statków prowadzących działalność w zakresie transportu morskiego powiązaną z EOG na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji i w ramach globalnego systemu gromadzenia danych IMO. W tym celu art. 3 oraz art. 11 ust. 2 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zostaną zmienione.
2. 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 zdefiniować i raportować „nośność” jako obowiązkowy parametr, natomiast „przewożony ładunek” pozostaje dobrowolnym parametrem monitorowania dla przedsiębiorstw, które chcą dostarczyć obliczeń średniej efektywności energetycznej swoich statków na podstawie przewożonego ładunku. Obecny parametr unijnej żeglugi „czas spędzony na morzu” należy zastąpić definicją „godzin, które statek spędza w drodze” stosowaną w ramach globalnego systemu gromadzenia danych IMO. Ponadto przy obliczaniu „przebytej odległości” należy za podstawę przyjmować warianty wybrane na podstawie odnośnych wytycznych systemu gromadzenia danych IMO. W tym celu art. 6 ust. 3, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11 ust. 3, art. 21 ust. 2 rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji oraz załącznik II część A pkt 1 do tego rozporządzenia zostaną zmienione.
3. Minimalną treść planów monitorowania należy uprościć, tak aby uwzględnić „Wytyczne opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP)” IMO, z wyjątkiem tych przepisów, które są niezbędne, aby zapewnić monitorowanie i raportowanie wyłącznie danych dotyczących UE na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. W tym celu art. 6 ust. 3 rozporządzenia zostanie zmieniony.

Z drugiej strony należy zachować niektóre istotne cechy rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. Są one następujące:

1. Zakres pod względem statków i działań objętych przepisami rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zostanie zachowany (tym samym obejmując większość statków o pojemności brutto powyżej 5 000 zawijających do portów UE w celach dotyczących transportu morskiego). Działalność statku, której nie uznaje się za transport morski, taka jak pogłębianie, układanie rurociągów i wspieranie działań w zakresie instalacji przybrzeżnych nadal nie podlegają wymogom dotyczącym monitorowania i raportowania.
2. Emisje CO₂ ze statków w obrębie portów unijnych również będą monitorowane i raportowane oddzielnie, tak aby zachęcać do stosowania dostępnych środków dotyczących redukcji emisji CO₂ w obrębie portów UE i podnosić świadomość na temat emisji pochodzących z żeglugi. Również dane na temat rejsów wewnętrznych każdego państwa członkowskiego UE będą monitorowane i raportowane, tak aby umożliwić organom państw członkowskich posiadanie rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących emisji pochodzących z ich krajowej żeglugi. Obowiązujące przepisy rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji dotyczące weryfikacji danych przez akredytowane strony trzecie zostaną utrzymane w mocy, tak aby zachować cel UE polegający na dostarczaniu porównywalnych w czasie i rzetelnych informacji w celu dalszego podejmowania decyzji na szczeblu UE lub globalnym.
3. Przepisy rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji dotyczące publikacji danych na temat emisji CO₂ i efektywności energetycznej poszczególnych statków również zostaną utrzymane, aby pomóc w usunięciu barier rynkowych utrudniających przyjęcie bardziej efektywnych energetycznie technologii i zachowań w sektorze.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą¹⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (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 nieuwzględnionym w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.
- (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.

¹² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

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

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 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).

- (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.
- (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 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.
- (5) Na podstawie unijnej białej księgi transportu z 2011 r.¹⁸, w 2013 r. Komisja przyjęła strategię na rzecz stopniowego włączenia emisji z transportu morskiego do unijnej polityki w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych¹⁹.
- (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

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_pl.pdf

¹⁹ COM(2013) 479.

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).

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.

- (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.
- (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”).
- (9) Biorąc pod uwagę współlistnienie 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.
- (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.
- (11) Zmiany w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji powinny zapewniać, aby te same podmioty prawne były odpowiedzialne za monitorowanie w trakcie okresów sprawozdawczych wyliczonych w podobny sposób, jeśli działalność statków wchodzi w zakres obu systemów. W związku z tym, aby

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

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

uwzględnić przepisy IMO, należy zmienić definicje dotyczące przedsiębiorstw i okresów sprawozdawczych, w tym raportowania w przypadku zmiany przedsiębiorstwa.

- (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” 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.
- (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.
- (14) Odroczenie daty rozpoczęcia stosowania jest konieczne do zapewnienia, aby trwałe monitorowanie, raportowanie i weryfikacja zostały konsekwentnie wdrożone w okresie sprawozdawczym.
- (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.
- (16) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2015/757,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

- 1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„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

²⁵ Rezolucja IMO MEPC 282 (70).

obowiązków i wszelkiej odpowiedzialności nałożonej rozporządzeniem (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady;”;

b) lit. m) otrzymuje brzmienie:

„m) »okres sprawozdawczy« oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia włącznie. W odniesieniu do rejsów rozpoczynających się i kończących w dwóch różnych latach kalendarzowych odnośne dane są zaliczane na poczet danego roku kalendarzowego;”;

c) dodaje się nową literę p):

„p) »nośność« oznacza różnicę w tonach między wypornością statku w wodzie o względnej gęstości wynoszącej 1025 kg/m³ przy letnim zanurzeniu a masą statku pustego. Zanurzenie do letniej wodnicy ładunkowej należy przyjmować jako maksymalne letnie zanurzenie, poświadczone w *Informacji o stateczności* zatwierdzonej przez Administrację lub upoważnioną przez nią instytucję.”.

2) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a), b) i c) otrzymują brzmienie:

„a) dane statku, łącznie z nazwą, numerem identyfikacyjnym IMO, rodzajem statku i nazwą przedsiębiorstwa;”;

„(b) opis silników statku i innych części zużywających paliwo olejowe oraz rodzajów paliwa olejowego;”;

„c) współczynniki emisji;”.

(ii) uchyla się lit. d);

(iii) uchyla się lit. g);

(iv) lit. h) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania godzin, które statek spędza w drodze;”;

(v) lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) jakość danych, w tym procedury identyfikowania i eliminowania niekompletności danych;”.

3) w art. 9 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. e) i f) otrzymują brzmienie:

„e) godziny, które statek spędza w drodze;”;

„f) przewożony ładunek, dobrowolnie;”.

4) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) łączna liczba godzin, które statek spędza w drodze;”.

- 5) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„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 daty, do której zmiana zostaje zakończona i nie później niż trzy miesiące po tej dacie.”;
 - b) w ust. 3 lit. a) dodaje się nowy ppkt (xi):
„(xi) nośność statku”;
- 6) art. 21 ust. 2 lit. g) otrzymuje brzmienie:
„g) łączna roczna liczba godzin, które statek spędza w drodze”;
- 7) W załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia następującego po roku wejścia w życie niniejszego aktu. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący