Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 20 listopada 2026 r.
(OR. en)

15334/26
ADD 1

Międzyinstytucjonalny numer referencyjny:
2026/0335(NLE)

MAR 192
OMI 80
ENV 1356
CLIMA 612

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, które ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas jego 85. posiedzenia oraz na jego wznowionym drugim posiedzeniu nadzwyczajnym, a także na poprzedzającym je 23. posiedzeniu jego międzysesyjnej grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 23) w odniesieniu do przyjęcia poprawek do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)

ZAŁĄCZNIK

Zasady przewodnie, o których mowa w art. 1, 2 i 3:

1) Unia popiera ostateczny pakiet środków średnioterminowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych, który pozwoli osiągnąć cele strategii IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (zwanej dalej „strategią IMO GHG 2023”), w szczególności w zakresie zerowych emisji gazów cieplarnianych ze statków, do około 2050 r., tj. blisko tego terminu, na zasadzie „od wydobycia do zużycia”.

2) Unia promuje ostateczny pakiet, który zapewnia niedyskryminacyjne traktowanie oraz minimalizuje obciążenia administracyjne.

3) Unia zapewnia, aby ostateczny pakiet przewidywał skuteczne i spójne egzekwowanie przepisów, w tym monitorowanie i weryfikację, a jednocześnie zapewniał statkom elastyczność w osiąganiu jego celów.

4) Unia popiera włączenie do ostatecznego pakietu jasnego mechanizmu dotyczącego elementu ekonomicznego, uzupełniającego element techniczny, za pomocą dwóch ścieżek redukcji lub równoważnego mechanizmu służącego do tego samego celu.

5) Unia może zaakceptować łagodniejszą ścieżkę redukcji emisji gazów cieplarnianych z paliw w pierwszych latach wdrażania, pod warunkiem że ścieżka ta zostanie zintensyfikowana w latach późniejszych, w celu osiągnięcia zerowych emisji do około 2050 r., tj. blisko tego terminu.

6) Unia popiera określenie wiarygodnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych z paliw na rok 2040, który zostanie poddany przeglądowi do 2035 r.

Unia popiera, aby taki przegląd uwzględniał skuteczność środka pod względem realizacji jego celów w zakresie redukcji i zachęcania do rozwoju rynku alternatywnych paliw żeglugowych, oraz aby:

a) obejmował obiektywne i przejrzyste wskaźniki;

b) uwzględniał przegląd oraz – w stosownych przypadkach – zmianę celu redukcji na 2040 r.;

c) określał cele redukcji do 2050 r.; oraz

d) nie miał negatywnego wpływu na osiągnięcie celów strategii IMO GHG 2023.

7) W odniesieniu do opcji elastyczności w zakresie osiągnięcia celów redukcji Unia popiera mechanizm, w ramach którego nadmierna zgodność danego statku z wymogami w danym roku może rekompensować niewystarczającą zgodność danego statku lub innego statku z wymogami przez ograniczoną liczbę kolejnych lat, pod warunkiem wprowadzenia mechanizmu ochronnego, który zapobiegnie zakłóceniom na rynku.

8) Unia jest otwarta, jeżeli chodzi o opracowanie dodatkowej opcji elastyczności w celu osiągnięcia celów redukcji, która określi mechanizm pozwalający statkom wnosić wkłady finansowe lub inwestować w projekty zgodnie ze stawką określoną z góry przez IMO. Poparcia dla takiej dodatkowej opcji elastyczności udziela się, pod warunkiem że nie będzie to podważało bezpośredniej zgodności oraz pod warunkiem że zostaną stworzone zachęty dla długoterminowych, neutralnych pod względem paliwowym i technologicznym inwestycji promujących transformację energetyczną sektora żeglugi oraz że wprowadzi się jasne zabezpieczenia na rzecz integralności środowiskowej, weryfikowalnej i trwałej redukcji emisji oraz zapobiegania podwójnemu liczeniu oraz że wprowadzi się zabezpieczenia w zakresie przejrzystości.

9) Unia popiera stwarzanie poprzez element gospodarczy zachęt do stosowania w sektorze żeglugi technologii i źródeł energii o zerowej lub niemal zerowej emisji gazów cieplarnianych. Unia jest otwarta na stosowanie mnożników w odniesieniu do nadmiernej zgodności osiąganej przez statki stosujące technologie i paliwa o zerowej lub niemal zerowej emisji gazów cieplarnianych, pod warunkiem że będzie ono ograniczone w czasie, będzie zapobiegało podwójnemu liczeniu i nie będzie zagrażało osiągnięciu celu neutralności emisyjnej określonego w ostatecznym pakiecie środków średnioterminowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz zostanie zapewniona integralność środowiskowa tych środków.

10) Unia popiera mechanizm, który stwarza zachęty do stosowania jasnych i wiarygodnych sposobów udzielania wsparcia wszystkim krajom, w szczególności małym rozwijającym się państwom wyspiarskim i krajom najsłabiej rozwiniętym, na rzecz udziału w transformacji żeglugi, jako środka zapewniającego sprawiedliwą i uczciwą transformację sektora żeglugi.