



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

2013/0224(COD)

5.12.2013

POPRAWKI 80 - 278

Projekt sprawozdania
Theodoros Skylakakis
(PE522.893v01-00)

Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji dwutlenku węgla
z transportu morskiego oraz zmiana rozporządzenia (UE) nr 525/2013

Wniosek dotyczący rozporządzenia
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185PL.doc

PE524.761v01-00

PL

Zjednoczona w różnorodności

PL

Poprawka 80
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest **utworzenie** systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji **CO₂** w oparciu o zużycie paliwa przez statki, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Poprawka

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest **wdrożenie środka rynkowego, co wymaga utworzenia** systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji **gazów cieplarnianych** w oparciu o zużycie paliwa przez statki, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. **Publiczny dostęp do danych dotyczących emisji przyczyni się do zniesienia wielu barier rynkowych uniemożliwiających zastosowanie wielu środków powodujących koszty ujemne, które zmniejszyłyby emisje z sektora.**

Or. en

Poprawka 81
Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest utworzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji CO₂ w oparciu o zużycie paliwa przez statki, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji

Poprawka

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest **zastosowanie środków rynkowych. Pierwszą niezbędną fazą wdrożenia systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) w transporcie morskim jest** utworzenie systemu monitorowania, raportowania

z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

i weryfikacji (MRW) emisji CO₂ w oparciu o zużycie paliwa przez statki, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Or. fr

Poprawka 82
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest utworzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji CO₂ w oparciu o zużycie paliwa przez statki, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia **ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.**

Poprawka

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest utworzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji CO₂ w oparciu o zużycie paliwa przez statki, **służącego do gromadzenia zagregowanych danych dotyczących emisji CO₂**, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia, **który może być uzasadniony koniecznością redukcji takich emisji.**

Or. en

Poprawka 83
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Oczekuje się, że wprowadzenie unijnego systemu MRW umożliwi **do 2030 r.** redukcję emisji gazów cieplarnianych **w wysokości do 2 %**

Poprawka

(7) Oczekuje się, że wprowadzenie unijnego systemu MRW umożliwi redukcję emisji gazów cieplarnianych, ponieważ system taki przyczyni się do

w stosunku do scenariusza BAU oraz zmniejszenie zagregowanych kosztów netto o maksymalną kwotę 1,2 mld EUR, ponieważ system taki przyczyni się do zniesienia barier rynkowych, **zwłaszcza tych związanych z brakiem informacji na temat efektywności energetycznej statków.** Takie zmniejszenie kosztów transportu powinno ułatwić międzynarodowy obrót handlowy. Ponadto rzetelny system MRW to warunek wstępny zastosowania jakiegokolwiek środka rynkowego czy **normy efektywności energetycznej tak** na poziomie UE, jak i w wymiarze ogólnoświatowym. Dostarcza również wiarygodnych danych na potrzeby dokładnego określenia celów w zakresie redukcji emisji oraz oceny postępów poczynionych w obszarze wkładu, jaki transport morski wnosi w urzeczywistnienie gospodarki niskoemisyjnej.

zniesienia barier rynkowych. Takie zmniejszenie kosztów transportu powinno ułatwić międzynarodowy obrót handlowy. Ponadto rzetelny system MRW to warunek wstępny zastosowania jakiegokolwiek środka rynkowego czy **innych środków mających na celu zapewnienie lepszej podstawy stosowania zasady „zanieczyszczający płaci” zarówno** na poziomie UE, jak i w wymiarze ogólnoświatowym. Dostarcza również wiarygodnych danych na potrzeby dokładnego określenia celów w zakresie redukcji emisji oraz oceny postępów poczynionych w obszarze wkładu, jaki transport morski wnosi w urzeczywistnienie gospodarki niskoemisyjnej.

Or. en

Poprawka 84

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Do wdrożenia systemu ustalania cen tych emisji na etapie późniejszym potrzebne są wiarygodne informacje dotyczące emisji CO₂ i efektywności paliwowej statków. W związku z tym w przypadku gdy po trzech latach od pierwszej publikacji informacji określonych w art. 21 państwa członkowskie nie zatwierdzą żadnego porozumienia międzynarodowego w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, którego cele obejmowałyby redukcję emisji pochodzących

z międzynarodowego transportu morskiego, lub Unia nie zatwierdzi żadnego takiego porozumienia w ramach UNFCCC, Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący wdrożenia systemu ustalania cen emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego.

Or. en

Poprawka 85
Françoise Grossetête

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Monitorowaniem należy objąć wszystkie rejsy wewnątrzunijne, rejsy z ostatniego portu poza terytorium Unii do pierwszego portu zawinięcia w Unii oraz wszystkie rejsy odbywane z portu w Unii do następnego portu znajdującego się poza jej terytorium. Należy uwzględnić emisje CO₂ w portach w Unii Europejskiej, również podczas postoju statków czy ich przemieszczania się w obrębie portu, zwłaszcza z uwagi na dostępność szczególnych środków w celu redukcji takich emisji czy ich uniknięcia. Przepisy te należy stosować w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają.

Poprawka

(8) Monitorowaniem należy objąć wszystkie rejsy wewnątrzunijne, rejsy z ostatniego portu poza terytorium Unii do pierwszego portu zawinięcia w Unii oraz wszystkie rejsy odbywane z portu w Unii do następnego portu znajdującego się poza jej terytorium. Należy uwzględnić emisje CO₂ w portach w Unii Europejskiej, również podczas postoju statków czy ich przemieszczania się w obrębie portu, zwłaszcza z uwagi na dostępność szczególnych środków ***i technologii alternatywnych, np. infrastruktury umożliwiającej podłączanie stojących w porcie statków do sieci elektrycznej*** w celu redukcji takich emisji czy ich uniknięcia. Przepisy te należy stosować w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają.

Or. fr

Uzasadnienie

W miastach portowych emisje statków są źródłem znacznej części zanieczyszczeń. Podłączenie stojących w porcie statków do sieci elektrycznej umożliwiłoby wyłączenie silników, a tym

samym obniżenie poziomu szkodliwości. Technologia ta znajduje się już na zaawansowanym etapie i posiada, poza swoim potencjałem przemysłowym, liczne zalety w odniesieniu do środowiska.

Poprawka 86
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Rzetelny unijny system MRW dla statków powinien opierać się na obliczaniu emisji z paliwa zużytego podczas rejsów z portów w Unii i do tych portów, ponieważ dane dotyczące sprzedaży paliwa nie pozwalają odpowiednio i dokładnie oszacować zużycia paliwa w tym zakresie z uwagi na dużą pojemność zbiorników w statkach.

Poprawka

(10) Rzetelny unijny system MRW dla statków powinien opierać się na obliczaniu emisji z paliwa zużytego podczas rejsów z portów w Unii i do tych portów ***lub na dokładnej sprawozdawczości dotyczącej faktycznych emisji podczas tych rejsów***, ponieważ dane dotyczące sprzedaży paliwa nie pozwalają odpowiednio i dokładnie oszacować zużycia paliwa w tym zakresie z uwagi na dużą pojemność zbiorników w statkach.

Or. en

Uzasadnienie

Statki korzystające ze stałego monitorowania uzyskują dokładne informacje dotyczące swoich emisji i nie powinny być zmuszone do ponownego przeliczania ich na zużycie paliwa.

Poprawka 87
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Unijny system MRW powinien również obejmować ważne informacje dotyczące klimatu, pozwalające określić efektywność energetyczną statków lub dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące powstawanie emisji. Zakres

Poprawka

skreślony

ten dostosowuje również unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również przyczynia się do zniesienia barier handlowych związanych z brakiem informacji.

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 88
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Unijny system MRW powinien **również obejmować ważne informacje dotyczące klimatu, pozwalające określić efektywność energetyczną** statków lub **dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące** powstawanie emisji. Zakres ten dostosowuje również unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również przyczynia się do zniesienia barier handlowych związanych z brakiem informacji.

Poprawka

(11) Unijny system MRW powinien **umożliwić określenie efektywności energetycznej** statków lub **dokładniejszą analizę czynników warunkujących** powstawanie emisji. Zakres ten dostosowuje również unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również przyczynia się do zniesienia barier handlowych związanych z brakiem informacji.

Or. en

Poprawka 89
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Unijny system MRW powinien również obejmować ważne informacje **dotyczące klimatu**, pozwalające określić efektywność energetyczną statków lub dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące powstawanie emisji. Zakres ten dostosowuje również unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również przyczynia się do zniesienia barier handlowych związanych z brakiem informacji.

Poprawka

(11) Unijny system MRW powinien również obejmować ważne informacje, pozwalające określić efektywność energetyczną statków lub dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące powstawanie emisji. Zakres ten dostosowuje również unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również przyczynia się do zniesienia barier handlowych związanych z brakiem informacji.

Or. en

Poprawka 90 Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Aby zminimalizować obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, **optymalizując współczynnik korzyści w stosunku do kosztów systemu MRW** bez uszczerbku dla celu, jakim jest uwzględnienie w dużym stopniu przeważającego udziału emisji **gazów cieplarnianych** z transportu morskiego, **przepisy w sprawie MRW** należy stosować **wyłącznie** w odniesieniu do **dużych emitentów. Po szczegółowej i obiektywnej analizie rozmiarów i emisji ze statków zawijających do portów Unii Europejskiej i z nich wypływających wybrano próg pojemności 5000 ton brutto (GT). Statki o pojemności powyżej**

Poprawka

(12) Aby zminimalizować obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, bez uszczerbku dla celu, jakim jest uwzględnienie w dużym stopniu przeważającego udziału emisji **CO₂** z transportu morskiego, **system MRW** należy stosować w odniesieniu do statków o pojemności **co najmniej 3 000 GT**.

5000 GT stanowią około 55 % statków zawijających do portów Unii Europejskiej oraz mają około 90 % udziały w powiązanych emisjach. Ten niedyskryminacyjny próg zapewniłby uwzględnienie najważniejszych emitentów. Niższy próg spowodowałby większe obciążenia administracyjne, podczas gdy wyższy próg ograniczyłby ilość emisji objętych systemem, a co za tym idzie jego skuteczność w odniesieniu do ochrony środowiska.

Or. en

**Poprawka 91
Spyros Danellis**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12**

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Aby zminimalizować obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, optymalizując współczynnik korzyści w stosunku do kosztów systemu MRW bez uszczerbku dla celu, jakim jest uwzględnienie w dużym stopniu przeważającego udziału emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, przepisy w sprawie MRW należy stosować wyłącznie w odniesieniu do dużych emitentów. Po szczegółowej i obiektywnej analizie rozmiarów i emisji ze statków zawijających do portów Unii Europejskiej i z nich wypływających wybrano próg pojemności 5000 ton brutto (GT). Statki o pojemności powyżej 5000 GT stanowią około 55 % statków zawijających do portów Unii Europejskiej oraz mają około 90 % udziały w powiązanych emisjach. Ten niedyskryminacyjny próg zapewniłby uwzględnienie najważniejszych emitentów.

Poprawka

(12) Aby zminimalizować obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, optymalizując współczynnik korzyści w stosunku do kosztów systemu MRW bez uszczerbku dla celu, jakim jest uwzględnienie w dużym stopniu przeważającego udziału emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, przepisy w sprawie MRW należy stosować wyłącznie w odniesieniu do dużych emitentów. Po szczegółowej i obiektywnej analizie rozmiarów i emisji ze statków zawijających do portów Unii Europejskiej i z nich wypływających wybrano próg pojemności 5 000 ton brutto (GT). Statki o pojemności powyżej 5 000 GT stanowią około 55 % statków zawijających do portów Unii Europejskiej oraz mają około 90 % udziały w powiązanych emisjach. Ten niedyskryminacyjny próg zapewniłby uwzględnienie najważniejszych emitentów.

Niższy próg spowodowałby większe obciążenia administracyjne, podczas gdy wyższy próg ograniczyłby ilość emisji objętych systemem, a co za tym idzie jego skuteczność w odniesieniu do ochrony środowiska.

Niższy próg spowodowałby większe obciążenia administracyjne, podczas gdy wyższy próg ograniczyłby ilość emisji objętych systemem, a co za tym idzie jego skuteczność w odniesieniu do ochrony środowiska. **Zostanie to wprowadzone za pomocą wyłączenia o charakterze z założenia tymczasowym do czasu osiągnięcia światowego porozumienia lub przeprowadzenia przeglądu w późniejszym terminie.**

Or. en

Uzasadnienie

Statki o pojemności od 400 do 5 000 ton brutto słusznie wchodzą w zakres rozporządzenia, lecz należy zastosować wobec nich wyłączenie do czasu osiągnięcia światowego porozumienia lub określenia bardziej opłacalnych sposobów rozszerzenia MRW.

Poprawka 92

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Aby **zminimalizować obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, optymalizując współczynnik korzyści w stosunku do kosztów systemu MRW bez uszczerbku dla celu, jakim jest uwzględnienie w dużym stopniu przeważającego udziału emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego**, przepisy w sprawie MRW należy stosować **wyłącznie** w odniesieniu do **dużych emitentów**. Po szczegółowej i obiektywnej analizie rozmiarów i emisji ze statków **zawijających do portów Unii Europejskiej i z nich wypływających** wybrano próg pojemności **5000 ton brutto (GT)**. **Statki o pojemności powyżej 5000 GT stanowią około 55 % statków**

Poprawka

(12) Aby **zapewnić spójność unijnego systemu MRW z załącznikiem VI do konwencji MARPOL**, przepisy w sprawie MRW należy stosować w odniesieniu do **statków o pojemności powyżej 400 GT**. Po szczegółowej i obiektywnej analizie rozmiarów i emisji ze statków **na poziomie międzynarodowym** wybrano próg pojemności **400 GT**. Ten niedyskryminacyjny próg zapewniłby **równe warunki działania na poziomie międzynarodowym**.

zawijających do portów Unii Europejskiej oraz mają około 90 % udział w powiązanych emisjach. Ten niedyskryminacyjny próg zapewniłby uwzględnienie najważniejszych emitentów. Niższy próg spowodowałby większe obciążenia administracyjne, podczas gdy wyższy próg ograniczyłby ilość emisji objętych systemem, a co za tym idzie jego skuteczność w odniesieniu do ochrony środowiska.

Or. en

Poprawka 93
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Aby jeszcze bardziej ograniczyć obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zasady monitorowania należy ukierunkować na CO₂, który jak dotąd jest najbardziej znaczącym gazem cieplarnianym emitowanym przez transport morski, mającym nawet 98 % udział w łącznych emisjach gazów cieplarnianych w danym sektorze.

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej.)

Or. en

Poprawka 94
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W przepisach należy uwzględnić

Poprawka

(14) W przepisach należy uwzględnić

obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: wykorzystanie kwitów bunkrowych, monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednie pomiary emisji. Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat stosowania wybranej metody.

obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym właścicielom statków **o pojemności poniżej 5 000 GT** należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: wykorzystanie kwitów bunkrowych, monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednie pomiary emisji. Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat stosowania wybranej metody.

Or. en

Poprawka 95 Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W przepisach należy uwzględnić obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: **wykorzystanie kwitów bunkrowych**, monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednie pomiary emisji. Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat stosowania wybranej metody.

Poprawka

(14) W przepisach należy uwzględnić obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednie pomiary emisji. **Statki, które nie posiadają zamontowanego sprzętu niezbędnego do automatycznego monitorowania, mogą również wykorzystywać kwity bunkrowe przez dwuletni okres przejściowy.** Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje

na temat stosowania wybranej metody.

Or. en

Uzasadnienie

Monitorowanie za pomocą kwitów bunkrowych jest mniej dokładne niż inne sposoby i jest jedyną metodą, której nie można zautomatyzować. W związku z tym dopuszcza ona większe ryzyko błędu ludzkiego i nadużycia, a ponadto jej weryfikacja przez organy jest kosztowna i czasochłonna. Aby unijny system MRW mógł służyć jako wzór dla skutecznego systemu światowego, musi być wiarygodny i dokładny, a zatem powinien wykorzystywać wyłącznie systemy automatyczne. Niektóre starsze statki mogą jednak potrzebować dodatkowego czasu na montaż automatycznych systemów.

Poprawka 96

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W przepisach należy uwzględnić obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: wykorzystanie kwitów bunkrowych, monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednio pomiary emisji. Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat stosowania wybranej metody.

Poprawka

(14) W przepisach należy uwzględnić obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym **w pięcioletnim okresie przejściowym po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia** właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania, **które nie są tak samo dokładne**: wykorzystanie kwitów bunkrowych, monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, **przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednio pomiary emisji. Po tym okresie przejściowym właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących dwóch metod monitorowania:** przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednio pomiary emisji. Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje

na temat stosowania wybranej metody.

Or. en

Poprawka 97

Sabine Wils

w imieniu grupy GUE/NGL

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16) Aby uniknąć wymogów dotyczących montowania niedostatecznie wiarygodnych i niedostępnych w sprzedaży przyrządów pomiarowych, które mogą utrudniać wdrożenie unijnego systemu MRW, system ten nie powinien na tym etapie obejmować innych gazów cieplarnianych, czynników warunkujących zmiany klimatu czy czynników zanieczyszczenia powietrza.

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Należy uwzględnić inne emisje – na tym etapie i ogólnie.

Poprawka 98

Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16) Aby uniknąć wymogów dotyczących montowania niedostatecznie wiarygodnych i niedostępnych w sprzedaży przyrządów pomiarowych, które mogą utrudniać wdrożenie unijnego systemu MRW, system ten nie powinien na tym etapie

(16) Unijny system MRW daje możliwość zapewnienia spójnych przepisów dotyczących głównych emisji do powietrza w sektorze żeglugi morskiej. Dlatego system MRW będzie wymagał monitorowania CO₂, SO_x i NO_x

obejmować innych gazów cieplarnianych, czynników warunkujących zmiany klimatu czy czynników zanieczyszczenia powietrza.

wymienionych w załączniku VI do konwencji MARPOL. Jest to środek niezbędny do zapewnienia zgodności z przepisami mającymi na celu ograniczenie coraz większego szkodliwego wpływu zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z sektora żeglugi morskiej na zdrowie, przy jednoczesnym uniknięciu wymogów dotyczących montowania niedostatecznie wiarygodnych i niedostępnych w sprzedaży przyrządów pomiarowych.

Or. en

Poprawka 99
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Aby uniknąć wymogów dotyczących montowania niedostatecznie wiarygodnych i niedostępnych w sprzedaży przyrządów pomiarowych, które mogą utrudniać wdrożenie unijnego systemu MRW, system ten nie powinien na tym etapie obejmować innych gazów cieplarnianych, czynników warunkujących zmiany klimatu czy czynników zanieczyszczenia powietrza.

Poprawka

(16) System MRW stwarza możliwość zapewnienia spójnej z przepisami w innych sektorach regulacji sektora żeglugi morskiej, konieczne jest zatem objęcie systemem MRW monitorowania NO_x, zawartego również w załączniku VI do konwencji MARPOL, a jednocześnie od 2020 r. należy ograniczyć wymóg bezpośredniego pomiaru emisji do statków o pojemności powyżej 5 000 GT, zapewniając dostateczną wiarygodność i dostępność w sprzedaży przyrządów pomiarowych. Systemem MRW emisji gazów cieplarnianych z żeglugi morskiej należy objąć również niepełne spalanie metanu (CH₄) w cylindrach silników statków zasilanych gazem oraz wynikające z tego uwalnianie metanu jako spalin.

Or. en

Poprawka 100
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Do 2015 r. Komisja powinna przedstawić wnioski określające wymóg monitorowania, raportowania i weryfikacji innych czynników zanieczyszczenia powietrza objętych załącznikiem VI do konwencji MARPOL od dnia 1 stycznia 2020 r.

Or. en

Poprawka 101
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17) W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych dla właścicieli i operatorów statków, przedkładanie raportów i publikacja zawartych w nich informacji powinny mieć miejsce raz w roku. Dzięki ograniczeniu publikacji informacji na temat emisji, zużycia paliwa i efektywności do średnich wartości rocznych i wartości zagregowanych nie trzeba będzie rozwiązywać problemów związanych z poufnością. Dane zgłaszane Komisji należy zintegrować z danymi statystycznymi w stopniu, w jakim mają one znaczenie dla opracowywania, tworzenia i upowszechniania europejskich danych statystycznych, zgodnie z decyzją Komisji 2012/504/UE z dnia 17 września 2012 r. w sprawie Eurostatu¹⁸.

(17) W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych dla właścicieli i operatorów statków, przedkładanie raportów i publikacja zawartych w nich informacji powinny mieć miejsce raz w roku. Dzięki ograniczeniu publikacji informacji na temat emisji, zużycia paliwa i efektywności do średnich wartości rocznych ***na trasie*** i wartości zagregowanych nie trzeba będzie rozwiązywać problemów związanych z poufnością. Dane zgłaszane Komisji należy zintegrować z danymi statystycznymi w stopniu, w jakim mają one znaczenie dla opracowywania, tworzenia i upowszechniania europejskich danych statystycznych, zgodnie z decyzją Komisji 2012/504/UE z dnia 17 września 2012 r. w sprawie Eurostatu¹⁸.

¹⁸ Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

¹⁸ Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

Or. de

Uzasadnienie

Wymóg danych dotyczących emisji statku na trasie jest wskazany w celu promowania korzystania na odpowiednich trasach ze statków przyjaznych środowisku.

Poprawka 102
Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych dla właścicieli i operatorów statków, przedkładanie raportów i publikacja zawartych w nich informacji powinny mieć miejsce raz w roku. Dzięki ograniczeniu publikacji informacji na temat emisji, zużycia paliwa i efektywności do średnich wartości rocznych i wartości zagregowanych nie trzeba będzie rozwiązywać problemów związanych z poufnością. Dane zgłaszane Komisji należy zintegrować z danymi statystycznymi w stopniu, w jakim mają one znaczenie dla opracowywania, tworzenia i upowszechniania europejskich danych statystycznych, zgodnie z decyzją Komisji 2012/504/UE z dnia 17 września 2012 r. w sprawie Eurostatu¹⁸.

Poprawka

(17) W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych dla właścicieli i operatorów statków, przedkładanie raportów i publikacja zawartych w nich informacji powinny mieć miejsce raz w roku. Dzięki ograniczeniu publikacji informacji na temat emisji, zużycia paliwa i efektywności do średnich wartości rocznych i wartości zagregowanych nie trzeba będzie rozwiązywać problemów związanych z poufnością. ***Z drugiej strony należy udostępnić podmiotom czarterującym i innym uczestnikom tego sektora szczegółowe dane dotyczące każdej trasy w celu zniesienia przeszkód rynkowych. Niniejsze rozporządzenie jest próbą znalezienia właściwej równowagi w tej kwestii.*** Dane zgłaszane Komisji należy zintegrować z danymi statystycznymi w stopniu, w jakim mają one znaczenie dla opracowywania, tworzenia i upowszechniania europejskich danych statystycznych, zgodnie z decyzją Komisji 2012/504/UE z dnia 17 września 2012 r. w sprawie Eurostatu¹⁸.

Poprawka 103

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić, aby raporty były sporządzane w sposób prawidłowy i zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Ważnym elementem upraszczającym weryfikację powinno być sprawdzenie przez weryfikatorów wiarygodności danych przez porównanie danych z raportu z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i cech charakterystycznych. Takie dane szacunkowe może dostarczać Komisja. Weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi osobami lub podmiotami prawnymi, akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93¹⁹.

¹⁹ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

Poprawka

(18) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić, aby raporty były sporządzane w sposób prawidłowy i zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. ***W związku z tym należy określić wymogi dotyczące kompetencji weryfikatora, aby mógł on prowadzić działania weryfikacyjne na podstawie niniejszego rozporządzenia.*** Ważnym elementem upraszczającym weryfikację powinno być sprawdzenie przez weryfikatorów wiarygodności danych przez porównanie danych z raportu z danymi szacunkowymi, opracowanymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i cech charakterystycznych. Takie dane szacunkowe może dostarczać Komisja. Weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi osobami lub podmiotami prawnymi, akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93¹⁹.

¹⁹ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

Poprawka 104
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Z uwagi na doświadczenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w realizacji podobnych zadań związanych z bezpieczeństwem morskim, agencja ta powinna wspierać Komisję, wykonując niektóre zadania.

Poprawka

(20) Z uwagi na doświadczenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w realizacji podobnych zadań związanych z bezpieczeństwem morskim, agencja ta powinna wspierać Komisję, wykonując niektóre zadania, *tj. prowadząc analizę horyzontalną dotyczącą wdrażania przepisów i podając wyniki przeprowadzonych przez nią wizyt i cykli inspekcji.*

Or. en

Uzasadnienie

Należy przedstawić koncepcję działań EMSA.

Poprawka 105
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Unijny system MRW powinien służyć za wzór na potrzeby wdrożenia systemu MRW na skalę światową. ***Światowy system MRW jest bardziej pożądanym, ponieważ można go uznać za skuteczniejszy z uwagi na większy zasięg. W związku z tym Komisja powinna regularnie udostępniać IMO oraz innym odpowiednim organom międzynarodowym odpowiednie***

Poprawka

(24) Unijny system MRW powinien służyć za wzór na potrzeby wdrożenia systemu MRW na skalę światową. W przypadku porozumienia w sprawie światowego systemu MRW Komisja ***poddaje*** unijny system MRW przeglądowi w celu dostosowania go do systemu światowego.

*informacje na temat wdrażania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski. W przypadku porozumienia w sprawie światowego systemu MRW Komisja **powinna poddać** unijny system MRW przeglądowi w celu dostosowania go do systemu światowego.*

Or. en

Poprawka 106
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24a) Wszystkie sektory gospodarki powinny przyczyniać się do osiągnięcia unijnych celów dotyczących klimatu i redukcji emisji. W przypadku gdy przed 2019 r. nie będzie funkcjonować żadne porozumienie międzynarodowe w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, którego cele obejmowałyby redukcję emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego, do emisji z żeglugi morskiej zastosowanie powinien mieć system ustalania cen w odniesieniu do rejsów do UE, a odpowiedzialność za drugą połowę powinny ponosić inne państwa.

Or. en

Poprawka 107
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

(25) W celu wykorzystania najlepszych dostępnych praktyk i dowodów naukowych, **Komisji** należy **przyznać** uprawnienia do **przyjmowania** aktów zgodnie z art. 290 **traktatu**, w odniesieniu do zmiany niektórych technicznych aspektów monitorowania i raportowania emisji CO₂ ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji raportów emisji i akredytacji weryfikatorów. **Niezwykłe** ważne jest, aby w **trakcie** prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **również z ekspertami**. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

(25) W celu wykorzystania najlepszych dostępnych praktyk i dowodów naukowych należy **przekazać Komisji** uprawnienia do **przyjęcia** aktów zgodnie z art. 290 **Traktatu** w odniesieniu do zmiany niektórych technicznych aspektów monitorowania i raportowania emisji CO₂, **SO_x i NO_x** ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji raportów emisji i akredytacji weryfikatorów. **Szczególnie** ważne jest, aby w **czasie** prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, **w tym na poziomie ekspertów**. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. en

Poprawka 108
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

(26) **Aby zapewnić jednolite warunki** stosowania automatycznych systemów i standardowych szablonów elektronicznych na potrzeby spójnych raportów emisji **i innych informacji istotnych dla klimatu**, przekazywanych Komisji i zaangażowanym państwom, **Komisji** należy **przyznać** uprawnienia wykonawcze. Te niezbędne uprawnienia powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym

Poprawka

(26) **W celu zapewnienia jednolitych warunków** stosowania automatycznych systemów i standardowych szablonów elektronicznych na potrzeby spójnych raportów emisji, przekazywanych Komisji i zaangażowanym państwom, należy **powierzyć Komisji** uprawnienia wykonawcze. Te niezbędne uprawnienia powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu

przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję²³.

²³ Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję²³.

²³ Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

Or. en

Poprawka 109 **Georgios Koumoutsakos**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 26**

Tekst proponowany przez Komisję

(26) *Aby zapewnić jednolite warunki* stosowania automatycznych systemów i standardowych szablonów elektronicznych na potrzeby spójnych raportów emisji i innych informacji *istotnych dla klimatu*, przekazywanych Komisji i zaangażowanym państwom, **Komisji** należy **przyznać** uprawnienia wykonawcze. Te niezbędne uprawnienia powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję²³.

²³ Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

Poprawka

(26) *W celu zapewnienia jednolitych warunków* stosowania automatycznych systemów i standardowych szablonów elektronicznych na potrzeby spójnych raportów emisji i innych *istotnych* informacji, przekazywanych Komisji i zaangażowanym państwom, należy **powierzyć Komisji** uprawnienia wykonawcze. Te niezbędne uprawnienia powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję²³.

²³ Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

Or. en

Poprawka 110 **Vilja Savisaar-Toomast**

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję

(27) Cel zamierzonego działania, czyli monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji CO₂ ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający w drodze samodzielnego działania państw członkowskich z uwagi na międzynarodowy charakter transportu morskiego, natomiast ze względu na zakres i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii. Unia może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

Poprawka

(27) Cel zamierzonego działania, czyli monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji CO₂, **SO_x** i **NO_x** ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający w drodze samodzielnego działania państw członkowskich z uwagi na międzynarodowy charakter transportu morskiego, natomiast ze względu na zakres i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii. Unia może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

Or. en

Poprawka 111 Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

(29) Aby zapewnić państwom członkowskim i zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na podjęcie działań koniecznych do skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego dnia 1 stycznia **2018** r., niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem 1 lipca **2015** r.,

Poprawka

(29) Aby zapewnić państwom członkowskim i zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na podjęcie działań koniecznych do skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego dnia 1 stycznia **2016** r., niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem 1 lipca **2014** r.,

Or. en

Poprawka 112
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) **i innych informacji istotnych dla klimatu** ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 113
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji **dwutlenku węgla (CO₂)** i innych informacji istotnych dla klimatu ze statków przybywających do portów podlegających

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji CO₂, **SO_x i NO_x** i innych informacji istotnych dla klimatu ze statków przybywających do portów podlegających

jurysdykcji państw członkowskich lub wpływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji **CO₂** z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

jurysdykcji państw członkowskich lub wpływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Or. en

Poprawka 114 **Nils Torvalds**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) **i innych informacji istotnych dla klimatu** ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wpływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wpływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Or. en

Poprawka 115 **Satu Hassi**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji **dwutlenku węgla (CO₂)** i innych informacji istotnych dla klimatu ze statków

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji **gazów cieplarnianych oraz umarzenia odpowiadających im**

przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji **CO₂** z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

uprawnień do emisji i innych informacji istotnych dla klimatu ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji **gazów cieplarnianych** z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Or. en

Poprawka 116 **Georgios Koumoutsakos**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) i innych informacji **istotnych dla klimatu** ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 117 **Sabine Wils**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustanawia

przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) i innych informacji istotnych dla klimatu ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego *w sposób racjonalny pod względem kosztów*.

przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji dwutlenku węgla (CO₂) i innych informacji istotnych dla klimatu ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego.

Or. en

Uzasadnienie

Nie zaleca się formułowania zamiaru niezbędnej redukcji emisji przy zastrzeżeniu współmierności i racjonalności pod względem kosztów.

Poprawka 118 Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności powyżej **5 000** ton brutto w odniesieniu do emisji wydzielanych przez te statki w trakcie rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również podczas przemieszczania się tych statków w obrębie portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Poprawka

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności powyżej **3 000** ton brutto w odniesieniu do emisji wydzielanych przez te statki w trakcie rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również podczas przemieszczania się tych statków w obrębie portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Or. en

Poprawka 119 Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności powyżej **5 000** ton brutto w odniesieniu do emisji wydzielanych przez te statki w trakcie rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również podczas przemieszczania się tych statków w obrębie portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Poprawka

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności powyżej **400** ton brutto w odniesieniu do emisji wydzielanych przez te statki w trakcie rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również podczas przemieszczania się tych statków w obrębie portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Or. en

Uzasadnienie

Statki o pojemności od 400 do 5 000 ton brutto wytwarzają jedynie 10% emisji dwutlenku węgla, lecz mogą być zmuszone do podjęcia nieproporcjonalnych wysiłków w celu spełnienia wymogów w porównaniu z większymi statkami. Słusznie wchodzi one w zakres rozporządzenia, lecz w obecnej chwili należy zastosować wobec nich wyłączenie za pomocą konkretnego przepisu.

Poprawka 120

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności powyżej **5 000** ton brutto w odniesieniu do emisji wydzielanych przez te statki w trakcie rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu podlegającego jurysdykcji

Poprawka

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do statków o pojemności powyżej **400** ton brutto w odniesieniu do emisji wydzielanych przez te statki w trakcie rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz rejsów z portu podlegającego jurysdykcji

państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również podczas przemieszczania się tych statków w obrębie portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

państwa członkowskiego do następnego portu zawinięcia, jak również podczas przemieszczania się tych statków w obrębie portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Or. en

Poprawka 121 **Satu Hassi**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 2 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do **okrętów wojennych, jednostek pomocniczych, statków rybackich i statków do przetwórstwa ryb**, drewnianych statków o prymitywnej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny oraz statków rządowych wykorzystywanych do celów niehandlowych.

Poprawka

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do drewnianych statków o prymitywnej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny oraz statków rządowych wykorzystywanych do celów niehandlowych. **Jeśli chodzi o okręty wojenne i jednostki pomocnicze, sprawozdawczość ogranicza się do art. 10 lit. a)–f).**

Or. en

Poprawka 122 **Vilja Savisaar-Toomast**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 3 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

a) „emisje” oznaczają uwalnianie CO₂ do atmosfery przez statki, o których mowa w art. 2;

Poprawka

a) „emisje” oznaczają uwalnianie CO₂, **SO_x** i **NO_x** do atmosfery przez statki, o których mowa w art. 2;

Or. en

Poprawka 123
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą na podstawie rozporządzenia (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady²⁶ oraz niniejszego rozporządzenia;

²⁶ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

Poprawka

e) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne, akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą na podstawie rozporządzenia (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady²⁶ oraz niniejszego rozporządzenia, **lub agencję odpowiedzialną za system modelowania emisji ze statków;**

²⁶ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

Or. en

Uzasadnienie

Dzięki włączeniu agencji jako weryfikatora rozporządzenie umożliwi właścicielom statków korzystanie z modelowania jako sposobu monitorowania emisji.

Poprawka 124
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) „inne informacje istotne dla klimatu” to informacje dotyczące zużycia paliwa, prac transportowych oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;

Poprawka

skreślona

Or. en

Poprawka 125
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) „inne informacje istotne dla klimatu” to informacje dotyczące zużycia paliwa, **prac transportowych** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz **ocenę osiągnięć statków**;

Poprawka

g) „inne informacje istotne dla klimatu” to informacje dotyczące **emisji CO₂ ze** zużycia paliwa, **pokonanej odległości** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz **wskazujące osiągnięcia żeglugowe**;

Or. en

Uzasadnienie

Prace transportowe w zaproponowanej formie są uważane za szczególnie chronione dane przedsiębiorstw, a zatem nie należy ich podawać. W ich miejsce proponuje się zastosowanie pokonanej odległości.

Poprawka 126
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) „inne informacje **istotne dla klimatu**” to informacje dotyczące zużycia paliwa, **prac transportowych** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz **ocenę** osiągnięć statków;

Poprawka

g) „inne **istotne** informacje” to informacje dotyczące **emisji CO₂ wynikających ze** zużycia paliwa, **pokonanej odległości** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz **wskazanie** osiągnięć statków;

Or. en

Poprawka 127
Françoise Grossetête

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) „inne informacje istotne dla klimatu” to informacje dotyczące zużycia paliwa, prac transportowych oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;

Poprawka

g) „inne informacje istotne dla klimatu” to informacje dotyczące zużycia paliwa, prac transportowych, **możliwości podłączenia stojących w porcie statków do sieci elektrycznej** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;

Or. fr

Uzasadnienie

W miastach portowych emisje statków są źródłem znacznej części zanieczyszczeń. Podłączenie stojących w porcie statków do sieci elektrycznej umożliwiłoby wyłączenie silników, a tym samym obniżenie poziomu szkodliwości. Technologia ta znajduje się już na zaawansowanym etapie i posiada, poza swoim potencjałem przemysłowym, liczne zalety w odniesieniu do środowiska.

Poprawka 128
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) „współczynnik emisji” **oznacza średnie natężenie emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do danych dotyczących działalności w związku ze strumieniem materiałów wsadowych, przy założeniu pełnego utlenienia przy spalaniu oraz pełnej konwersji przy wszystkich pozostałych reakcjach chemicznych;**

Poprawka

h) „współczynnik emisji” **to stosunek wagowy między ilością wyemitowanych emisji a wyrażoną wagowo ilością paliwa zużytego w procesie spalania w silniku;**

Or. en

Uzasadnienie

Obecna definicja jest nieprecyzyjna, a biorąc pod uwagę, że rozporządzenie powinno

zachęcić do zawarcia międzynarodowego porozumienia w ramach IMO, należy zastosować definicję współczynnika emisji, którą stosuje się przy obliczaniu wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej.

Poprawka 129
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

k) „tony CO₂” oznaczają tony metryczne CO₂;

skreślona

Or. en

Poprawka 130
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – litera l a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

la) „znak wzmocnień lodowych” oznacza oznaczenie nadane statkowi przez administrację lub organizację uznaną przez administrację, wskazujące, że statek został zaprojektowany do żeglugi w warunkach pokrycia morza lodem.

Or. en

Poprawka 131
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Przedsiębiorstwa są zobowiązane monitorować i raportować w odniesieniu do każdego statku **ilość i rodzaj paliwa zużytego** w ciągu roku kalendarzowego w każdym porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do **każdego rejsu** statku zawijającego do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wypływającego z takiego portu, zgodnie z przepisami ust. 2–6.

Poprawka

1. Przedsiębiorstwa są zobowiązane monitorować i raportować w odniesieniu do każdego statku **odpowiednie parametry emisji** w ciągu roku kalendarzowego w każdym porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do **rejsów** statku zawijającego do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wypływającego z takiego portu, zgodnie z przepisami ust. 2–6.

Or. en

Poprawka 132
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do **wszystkich** emisji z procesów spalania paliw. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.

Poprawka

2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do emisji **CO₂** z procesów spalania paliw, **w czasie przebywania statku na morzu oraz w porcie**. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.

Or. en

Poprawka 133
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do **wszystkich** emisji z procesów spalania paliw. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.

Poprawka

2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do emisji z procesów spalania paliw. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.

Or. en

Poprawka 134
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Przedsiębiorstwa gromadzą, zapisują, zestawiają, analizują i dokumentują dane z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji i dane dotyczące działalności, w przejrzysty sposób umożliwiając weryfikatorowi odtworzenie sposobu określenia wielkości emisji.

Poprawka

4. Przedsiębiorstwa gromadzą, zapisują, zestawiają, analizują i dokumentują dane z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji i dane dotyczące działalności, w przejrzysty, **porównywalny i wyczerpujący** sposób umożliwiając weryfikatorowi odtworzenie sposobu określenia wielkości emisji.

Or. en

Uzasadnienie

Doprecyzowanie sposobu gromadzenia danych.

Poprawka 135
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Przy późniejszym monitorowaniu i raportowaniu przedsiębiorstwa uwzględniają zalecenia zawarte w sprawozdaniach z weryfikacji wydanych na podstawie art. 13.

Or. en

Poprawka 136
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji **oraz inne informacje istotne dla klimatu** w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **5 000** GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **3 000** GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Or. en

Poprawka 137
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji **oraz inne informacje istotne dla klimatu** w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **5 000** GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **5 000** GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Or. en

Poprawka 138
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne informacje istotne dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **5 000** GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Poprawka

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne informacje istotne dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **400** GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Or. en

Poprawka 139
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne informacje **istotne dla klimatu** w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej 5 000 GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Poprawka

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne **istotne** informacje w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej 5 000 GT zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Or. en

Poprawka 140
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne informacje istotne dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **5 000** GT zgodnie z **metodami określonymi** w załączniku I.

Poprawka

Do celów art. 4 ust. 1, 2 i 3 przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne informacje istotne dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **400** GT zgodnie z **jedną z następujących metod określonych** w załączniku I:

a) przepływomierze na potrzeby zachodzących procesów spalania;

b) bezpośredni pomiar emisji.

W pięcioletnim okresie przejściowym po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwa określają wielkość emisji oraz inne informacje istotne dla klimatu zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

Or. en

Poprawka 141
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji **oraz innych informacji istotnych dla klimatu** w odniesieniu do każdego swojego statku **w** pojemności powyżej **5 000** GT.

Poprawka

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji **CO₂** w odniesieniu do każdego swojego statku **o** pojemności powyżej **3 000** GT.

Or. en

Poprawka 142
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji **oraz innych informacji istotnych dla klimatu** w odniesieniu do każdego swojego statku **w** pojemności powyżej 5 000 GT.

Poprawka

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji w odniesieniu do każdego swojego statku **o** pojemności powyżej 5 000 GT.

Or. en

Poprawka 143
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych informacji **istotnych dla klimatu** w odniesieniu do każdego swojego statku **w** pojemności powyżej 5 000 GT.

Poprawka

1. Do dnia 31 sierpnia 2017 r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych **istotnych** informacji w odniesieniu do każdego swojego statku **o** pojemności powyżej 5 000 GT.

Or. en

Poprawka 144
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 31 sierpnia **2017** r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku w pojemności powyżej **5 000** GT.

Poprawka

1. Do dnia 31 sierpnia **2015** r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **400** GT.

Or. en

Poprawka 145
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 31 sierpnia **2017** r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku w pojemności powyżej **5 000** GT.

Poprawka

1. Do dnia 31 sierpnia **2015** r. przedsiębiorstwa są zobowiązane przedłożyć weryfikatorom plan monitorowania, wskazując w nim metodę wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej **400** GT.

Or. en

Poprawka 146
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, w odniesieniu do statków, które zostaną objęte zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 1 stycznia **2018** r. przedsiębiorstwo zobowiązane jest przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania niezwłocznie i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu tych statków do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Poprawka

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, w odniesieniu do statków, które zostaną objęte zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 1 stycznia **2016** r. przedsiębiorstwo zobowiązane jest przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania niezwłocznie i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu tych statków do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Or. en

Poprawka 147
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, w odniesieniu do statków, które zostaną objęte zakresem niniejszego rozporządzenia **po raz pierwszy po dniu** 1 stycznia **2018** r. przedsiębiorstwo zobowiązane jest przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania niezwłocznie i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu tych statków do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Poprawka

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, w odniesieniu do statków, które zostaną objęte zakresem niniejszego rozporządzenia **począwszy od dnia** 1 stycznia **2016** r., przedsiębiorstwo zobowiązane jest przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania niezwłocznie i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu tych statków do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Or. en

Uzasadnienie

Rozsądnym rozwiązaniem wydaje się określenie bardziej ambitnego terminu.

Poprawka 148
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, w odniesieniu do statków, które zostaną objęte zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 1 stycznia **2018** r. przedsiębiorstwo zobowiązane jest przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania niezwłocznie i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu tych statków do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Poprawka

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, w odniesieniu do statków, które zostaną objęte zakresem niniejszego rozporządzenia po raz pierwszy po dniu 1 stycznia **2016** r. przedsiębiorstwo zobowiązane jest przedłożyć weryfikatorowi plan monitorowania niezwłocznie i nie później niż dwa miesiące po pierwszym zawinięciu tych statków do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego.

Or. en

Poprawka 149
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

3. Plan monitorowania określony w ust. 1 obejmuje pełną *i* przejrzystą dokumentację metodyki monitorowania określonego statku i zawiera co najmniej następujące elementy:

Poprawka

3. Plan monitorowania określony w ust. 1 obejmuje pełną, przejrzystą ***i porównywalną między państwami członkowskimi*** dokumentację metodyki monitorowania określonego statku i zawiera co najmniej następujące elementy:

Or. en

Uzasadnienie

Pomiary powinny być porównywalne.

Poprawka 150
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) identyfikację i typ statku, włącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;

Poprawka

a) identyfikację i typ statku, włącznie z jego nazwą, numerem identyfikacyjnym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), portem rejestracji statku lub jego portem macierzystym, **znakiem wzmocnień lodowych statku** oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;

Or. en

Poprawka 151
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – litera h – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) procedur, obowiązków i źródeł danych do określania i rejestrowania odległości pokonanej w ramach każdego rejsu;

Poprawka

skreślony

Or. en

Poprawka 152
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – litera h – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przewożonego ładunku oraz liczby pasażerów,

Poprawka

skreślony

w stosownych przypadkach;

Or. en

Poprawka 153
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – litera h – punkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania czasu spędzonego na morzu między portem wyjścia a portem przybycia;

skreślony

Or. en

Poprawka 154
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – litera h a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ha) procedury, obowiązki, wzory obliczeniowe i źródła danych do określania i rejestrowania pokonanej odległości i czasu żeglugi na wodach pokrytych lodem;

Or. en

Poprawka 155
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit drugi – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z *następujących* sytuacji:

Poprawka

Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z sytuacji *określonych w lit. a)–e). Plan monitorowania można zmienić wyłącznie w odniesieniu do konkretnych zmian, które zaistniały w wyniku tych sytuacji.*

Or. en

Poprawka 156
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Poprawka

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu *między portem państwa członkowskiego a portem państwa trzeciego* i w okresach rocznych *w odniesieniu do rejsów między portami państw członkowskich*, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Or. en

Poprawka 157
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku **w odniesieniu do każdego rejsu i** w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Poprawka

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Or. en

Uzasadnienie

Podawanie informacji dotyczących każdego rejsu spowoduje poważne obciążenia administracyjne dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a zatem preferowanym rozwiązaniem jest podawanie danych zagregowanych.

Poprawka 158
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu **i** w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Poprawka

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu **lub w okresach miesięcznych albo w odniesieniu do każdego etapu rejsu w przypadku statków wykonujących kilka rejsów w krótkich okresach oraz raportować** w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Poprawka 159
Esther de Lange

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Poprawka

Od dnia 1 stycznia 2018 r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu **lub w okresach miesięcznych albo w odniesieniu do każdego etapu rejsu w przypadku statków wykonujących wiele rejsów w krótkich okresach** i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Poprawka 160
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia **2018** r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B

Poprawka

Od dnia 1 stycznia **2016** r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B

i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Or. en

Poprawka 161
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

Od dnia 1 stycznia **2018** r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Poprawka

Od dnia 1 stycznia **2016** r. przedsiębiorstwa, na podstawie planu monitorowania zatwierdzonego zgodnie z art. 13 ust. 1, zobowiązane są monitorować emisje z każdego statku w odniesieniu do każdego rejsu i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę spośród metod określonych w załączniku I część B i obliczając poziom emisji zgodnie z załącznikiem I część A.

Or. en

Poprawka 162
Martin Callanan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Monitorowanie w odniesieniu do jednego rejsu

Poprawka

Monitorowanie w odniesieniu do jednego rejsu **lub w okresach dziennych**

Or. en

Poprawka 163
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Przyjmując za podstawę plan monitorowania zatwierdzony zgodnie z art. 13 ust. 1, przedsiębiorstwa monitorują zgodnie z załącznikiem I część A i załącznikiem II poniższe informacje w odniesieniu do każdego statku i każdego rejsu odbywanego **do portu podlegającego jurysdykcji** państwa członkowskiego **lub z takiego portu**:

Poprawka

Przyjmując za podstawę plan monitorowania zatwierdzony zgodnie z art. 13 ust. 1, przedsiębiorstwa monitorują zgodnie z załącznikiem I część A i załącznikiem II poniższe informacje w odniesieniu do każdego statku i każdego rejsu odbywanego **między portem** państwa członkowskiego **a portem państwa trzeciego**:

Or. en

Poprawka 164
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) wielkość i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego w sumie paliwa **oraz w podziale na paliwo zużyte na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami**;

Poprawka

b) wielkość i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego w sumie paliwa;

Or. en

Uzasadnienie

Wymóg ten niepotrzebnie zwiększyłby obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw.

Poprawka 165
Martin Callanan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) wielkość i współczynnik emisji dla każdego rodzaju **zużytego w sumie** paliwa **oraz w podziale na paliwo zużyte na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami**;

b) wielkość i współczynnik emisji dla każdego rodzaju paliwa;

Or. en

Poprawka 166
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) **emitowany** CO₂;

c) **emitowane** CO₂, **SO_x** i **N O_x**;

Or. en

Poprawka 167
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) **pokonaną odległość**;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 168
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) czas spędzony na morzu;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 169
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) czas spędzony na morzu;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Do oszacowania wielkości emisji CO₂ nie jest potrzebne podawanie informacji dotyczących prac transportowych; odpowiednie i wystarczające informacje zapewni pokonana odległość. Ponadto informacje dotyczące przewożonych ładunków i prac transportowych są uważane za szczególnie chronione informacje przedsiębiorstw, a zatem nie należy ich ujawniać.

Poprawka 170
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) czas spędzony na morzu;

skreślona

Or. en

Poprawka 171

Georgios Koumoutsakos

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera e a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**ea) datę i godzinę rozpoczęcia
i zakończenia okresów, w których
monitorowanie było zawieszane z powodu
sytuacji nadzwyczajnych, takich jak akcje
ratowania życia;**

Or. en

Poprawka 172

Christofer Fjellner

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera f**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

f) przewożony ładunek;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 173
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

f) przewożony ładunek;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Do oszacowania wielkości emisji CO₂ nie jest potrzebne podawanie informacji dotyczących prac transportowych; odpowiednie i wystarczające informacje zapewni pokonana odległość. Ponadto informacje dotyczące przewożonych ładunków i prac transportowych są uważane za szczególnie chronione informacje przedsiębiorstw, a zatem nie należy ich ujawniać.

Poprawka 174
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

f) przewożony ładunek;

skreślona

Or. en

Poprawka 175
Esther de Lange

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

f) przewożony ładunek;

skreślona

Or. en

Poprawka 176
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

f) *przewożony ładunek;*

Poprawka

f) *masę przewożonego ładunku;*

Or. en

Poprawka 177
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

f) *przewożony ładunek;*

Poprawka

f) *rodzaj i ilość przewożonego ładunku;*

Or. en

Uzasadnienie

Istotnymi informacjami są zarówno rodzaj, jak i ilość przewożonego ładunku.

Poprawka 178
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera f a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

fa) warunki pogodowe;

Or. en

Uzasadnienie

Warunki pogodowe są miarą niezbędną do obliczenia efektywności energetycznej.

Poprawka 179
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) prace transportowe.

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 180
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) prace transportowe.

skreślona

Or. en

Poprawka 181
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) prace transportowe.

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Do oszacowania wielkości emisji CO₂ nie jest potrzebne podawanie informacji dotyczących prac transportowych; odpowiednie i wystarczające informacje zapewni pokonana odległość. Ponadto informacje dotyczące przewożonych ładunków i prac transportowych są uważane za szczególnie chronione informacje przedsiębiorstw, a zatem nie należy ich ujawniać.

Poprawka 182 **Georgios Koumoutsakos**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 9 – litera g**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) prace transportowe.

skreślona

Or. en

Poprawka 183 **Christofer Fjellner**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 9 – litera g a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) w przypadku żeglugi dalekomorskiej z zawijaniem do szeregu portów UE etap europejski uznaje się za jeden rejs.

Or. en

Poprawka 184 **Nils Torvalds**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 9 – litera g a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) datę i godzinę rozpoczęcia i zakończenia okresów, w których

monitorowanie było zawieszono z powodu sytuacji nadzwyczajnych, takich jak akcje ratowania życia.

Or. en

Uzasadnienie

Emisje w przypadku statku uczestniczącego w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych nie powinny wchodzić w zakres rozporządzenia.

Poprawka 185
Esther de Lange

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) jeżeli monitorowanie było zawieszono na pewien okres z powodu sytuacji nadzwyczajnych, np. akcji ratowania życia, przedsiębiorstwa monitorują datę i godzinę rozpoczęcia i zakończenia tych okresów;

Or. en

Poprawka 186
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego statki działające wyłącznie w zakresie niniejszego rozporządzenia są zwolnione z monitorowania emisji w odniesieniu do jednego rejsu.

Or. en

Poprawka 187
Martin Callanan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – akapit pierwszy b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Monitorowanie w okresach dziennych jest możliwe wyłącznie wówczas, gdy statek wielokrotnie przebywa tę samą trasę. Sprawozdanie powinno w takim przypadku zawierać liczbę rejsów wraz z całkowitymi danymi za dzień, którego dotyczy sprawozdanie.

Or. en

Uzasadnienie

W przypadku regularnego ruchu na tej samej trasie, który odbywa się kilka razy dziennie, należy wprowadzić wyjątek dotyczący raportowania w odniesieniu do poszczególnych rejsów. Należy podawać jedynie dane całkowite za dzień, którego dotyczy sprawozdanie. Podobny wyjątek znajduje się w dyrektywach 2000/59/WE i 2002/59/WE.

Poprawka 188
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) całkowity poziom i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego w sumie paliwa **oraz w podziale na paliwo zużyte na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami;**

a) całkowity poziom i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego w sumie paliwa;

Or. en

Uzasadnienie

Wymóg ten niepotrzebnie zwiększyłby obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw.

Poprawka 189
Martin Callanan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) całkowity poziom i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego *w sumie* paliwa *oraz w podziale na paliwo zużyte na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami*;

Poprawka

a) całkowity poziom i współczynnik emisji dla każdego rodzaju zużytego paliwa;

Or. en

Poprawka 190
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) całkowity poziom *emitowanego* CO₂;

Poprawka

b) całkowity poziom *emitowanych* CO₂, *SO_x i NO_x*;

Or. en

Poprawka 191
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

c) sumę emisji CO₂, *SO_x i NO_x* ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka 192
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

c) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego **dla każdego rejsu na wszystkich trasach**;

Or. de

Uzasadnienie

Dodanie w tym miejscu tras jest konieczne do uzyskania informacji o emisjach na trasie.

Poprawka 193
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

d) sumę emisji CO₂, **SO_x i NO_x** ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Or. en

Poprawka 194
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

d) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego **dla każdego rejsu na wszystkich trasach**;

Or. de

Uzasadnienie

Dodanie w tym miejscu tras jest konieczne do uzyskania informacji o emisjach na trasie.

Poprawka 195

Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 10 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

e) sumę emisji CO₂, **SO_x i NO_x** ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Or. en

Poprawka 196

Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 10 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

e) sumę emisji CO₂ ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego **dla każdego rejsu na wszystkich trasach**;

Or. de

Uzasadnienie

Dodanie w tym miejscu tras jest konieczne do uzyskania informacji o emisjach na trasie.

Poprawka 197

Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

f) emisje CO₂ podczas postoju statku w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

f) emisje CO₂, **SO_x** i **NO_x** podczas postoju statku w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;

Or. en

Poprawka 198

Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) całkowitą pokonaną odległość;

Poprawka

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 199

Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

h) łączny czas spędzony na morzu;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 200

Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 10 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

h) łączny czas spędzony na morzu;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Do oszacowania wielkości emisji CO₂ nie jest potrzebne podawanie informacji dotyczących prac transportowych; odpowiednie i wystarczające informacje zapewni pokonana odległość. Ponadto informacje dotyczące przewożonych ładunków i prac transportowych są uważane za szczególnie chronione informacje przedsiębiorstw, a zatem nie należy ich ujawniać.

Poprawka 201

Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 10 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

h) łączny czas spędzony na morzu;

skreślona

Or. en

Poprawka 202
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

i) prace transportowe ogółem;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 203
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

i) prace transportowe ogółem;

skreślona

Or. en

Poprawka 204
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

i) prace transportowe ogółem;

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Do oszacowania wielkości emisji CO₂ nie jest potrzebne podawanie informacji dotyczących prac transportowych; odpowiednie i wystarczające informacje zapewni pokonana odległość. Ponadto informacje dotyczące przewożonych ładunków i prac transportowych są uważane za szczególnie chronione informacje przedsiębiorstw, a zatem nie należy ich ujawniać.

Poprawka 205 **Georgios Koumoutsakos**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 10 – litera i**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

i) prace transportowe ogółem;

skreślona

Or. en

Poprawka 206 **Christofer Fjellner**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 10 – litera j**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

j) średnią efektywność energetyczną.

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 207 **Christofer Fjellner**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 11 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Począwszy od 2019 r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji **oraz innych informacji istotnych dla klimatu** z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Poprawka

1. Począwszy od 2019 r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji **CO₂** z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

Poprawka 208
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Począwszy od 2019 r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji **oraz innych informacji istotnych dla klimatu** z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Poprawka

1. Począwszy od 2019 r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Poprawka 209
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Począwszy od **2019** r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Poprawka

1. Począwszy od **2017** r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Poprawka 210
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Począwszy od **2019** r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi

Poprawka

1. Począwszy od **2017** r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi

w art. 14.

w art. 14.

Or. en

Poprawka 211
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Począwszy od 2019 r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji oraz innych informacji *istotnych dla klimatu* z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Poprawka

1. Począwszy od 2019 r. do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa są zobowiązane przedkładać Komisji i organom odpowiednich państw bandery raport emisji dotyczący emisji oraz innych *istotnych* informacji z całego okresu sprawozdawczego, w odniesieniu do każdego statku, za który ponoszą odpowiedzialność; raport musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora zgodnie z wymogami określonymi w art. 14.

Or. en

Poprawka 212
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – litera a – podpunkt iii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iii a) znak wzmocnień lodowych statku,

Or. en

Poprawka 213
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – litera a – podpunkt iv

Tekst proponowany przez Komisję

(iv) efektywność techniczną statku [wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) **lub szacowaną wartość indeksu (EIV)** zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 (63), w stosownych przypadkach],

Poprawka

(iv) efektywność techniczną statku [wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) zgodnie z rezolucją IMO MEPC.215 (63), w stosownych przypadkach],

Or. en

Poprawka 214
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – litera a – podpunkt iv a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) poświadczoną efektywność techniczną statku wyrażoną wskaźnikiem konstrukcyjnym efektywności energetycznej (EEDI), jeżeli ma zastosowanie do danego rodzaju statku,

Or. en

Poprawka 215
Martin Callanan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – litera a – podpunkt ix

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ix) adres, numer telefonu, **numer faksu** i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;

(ix) adres, numer telefonu i adres poczty elektronicznej osoby wyznaczonej do kontaktów;

Or. en

Poprawka 216
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji **oraz informacje istotne dla klimatu** określono zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania, o którym mowa w art. 6. Weryfikator musi też upewnić się, czy wskazane w raportach poziomy emisji **oraz informacje istotne dla klimatu** są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.

Poprawka

3. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji **CO₂** określono zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania, o którym mowa w art. 6. Weryfikator musi też upewnić się, czy wskazane w raportach poziomy emisji **CO₂** są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.

Or. en

Poprawka 217
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji **oraz informacje istotne dla klimatu** określono zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania, o którym mowa w art. 6. Weryfikator musi też upewnić się, czy wskazane w raportach poziomy emisji **oraz informacje istotne dla klimatu** są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.

Poprawka

3. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji określono zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania, o którym mowa w art. 6. Weryfikator musi też upewnić się, czy wskazane w raportach poziomy emisji są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.

Or. en

Poprawka 218
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji oraz informacje *istotne dla klimatu* określono zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania, o którym mowa w art. 6. Weryfikator musi też upewnić się, czy wskazane w raportach poziomy emisji oraz informacje *istotne dla klimatu* są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.

Poprawka

3. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji oraz *istotne* informacje określono zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 oraz z planem monitorowania, o którym mowa w art. 6. Weryfikator musi też upewnić się, czy wskazane w raportach poziomy emisji oraz *istotne* informacje są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.

Or. en

Poprawka 219
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Jeżeli weryfikator określił obszary działania przedsiębiorstwa, które należy ulepszyć w odniesieniu do monitorowania i raportowania emisji, w tym w odniesieniu do osiągnięcia większej dokładności i zwiększenia efektywności monitorowania i raportowania, podaje w sprawozdaniu z weryfikacji zalecenia dotyczące ulepszeń.

Or. en

Poprawka 220
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 14 – ustęp 2 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) obliczenia skutkujące ustaleniem efektywności energetycznej.

skreślona

Or. en

Poprawka 221
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszone poziomy emisji z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znacznych odchyłeń weryfikator przeprowadza dalsze analizy.

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Opisana procedura weryfikacji powinna być dla przedsiębiorstwa jednym z wariantów monitorowania emisji ze statków, a zatem proponuje się jej skreślenie.

Poprawka 222
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Weryfikator prowadzi swoje działania w sposób należyty i zawodowo obiektywny oraz posiada znajomość:

a) przepisów niniejszego rozporządzenia, jak również odpowiednich norm oraz przepisów przyjętych przez Komisję na podstawie art. 15 ust. 5;

b) wymogów przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odpowiednich dla weryfikowanych działań; oraz

c) sposobu generowania wszystkich informacji związanych z gromadzeniem, pomiarem, obliczaniem i raportowaniem danych dotyczących emisji na pokładzie statków.

Or. en

Poprawka 223
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Weryfikator oceniający plany monitorowania i raporty emisji oraz wystawiający dokumenty w zakresie weryfikacji i zgodności określone w art. 13 i 17 musi posiadać akredytację w odniesieniu do czynności podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia, wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.

1. Weryfikator oceniający plany monitorowania i raporty emisji oraz wystawiający dokumenty w zakresie weryfikacji i zgodności określone w art. 13 i 17 musi posiadać akredytację w odniesieniu do czynności podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia, wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008, **o ile nie jest on agencją wewnętrzną rządową.**

Or. en

Uzasadnienie

Zakres artykułu nie powinien obejmować weryfikatorów, którzy podlegają jurysdykcji rządu.

Poprawka 224
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Rozdział III a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ROZDZIAŁ IIIa

**ŚRODKI SŁUŻĄCE ZMNIEJSZENIU
ODDZIAŁYWANIA TRANSPORTU
MORSKIEGO NA KLIMAT**

Artykuł 16a

Odpowiedzialność za emisje

1. Jeżeli do 2019 r. nie będzie funkcjonować światowy mechanizm służący zmniejszeniu oddziaływania transportu morskiego na klimat, począwszy od tego roku do dnia 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwa przekazują właściwym organom państw członkowskich do umorzenia uprawnienia wydane na podstawie dyrektywy 2003/87/WE, odpowiadające emisjom z rejsów do portów UE w poprzednim roku kalendarzowym, zweryfikowanym zgodnie z art. 15.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 przedsiębiorstwa mogą zamiast tego wnieść równoważny wkład odnoszący się do rejsów do portów UE na rzecz ekofunduszu klimatycznego ustanowionego na podstawie UNFCCC, biorąc za podstawę cenę 25 EUR za tonę ekwiwalentu dwutlenku węgla, która wzrasta liniowo o 3 EUR rocznie.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 w celu doprecyzowania obowiązków na

Poprawka 225
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18

Tekst proponowany przez Komisję

Począwszy od dnia 30 czerwca **2019** r., na pokładach statków przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszających się w obrębie takiego portu lub z niego wypływających musi znajdować się ważny dokument potwierdzający wywiązanie się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, wystawiony zgodnie z przepisami art. 17.

Poprawka

Począwszy od dnia 30 czerwca **2017** r., na pokładach statków przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszających się w obrębie takiego portu lub z niego wypływających musi znajdować się ważny dokument potwierdzający wywiązanie się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, wystawiony zgodnie z przepisami art. 17.

Poprawka 226
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18

Tekst proponowany przez Komisję

Począwszy od dnia 30 czerwca **2019** r., na pokładach statków przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszających się w obrębie takiego portu lub z niego wypływających musi znajdować się ważny dokument potwierdzający wywiązanie się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, wystawiony zgodnie z przepisami art. 17.

Poprawka

Począwszy od dnia 30 czerwca **2017** r., na pokładach statków przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszających się w obrębie takiego portu lub z niego wypływających musi znajdować się ważny dokument potwierdzający wywiązanie się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, wystawiony zgodnie z przepisami art. 17.

Poprawka 227
Sabine Wils

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18

Tekst proponowany przez Komisję

Począwszy od dnia 30 czerwca **2019** r., na pokładach statków przyplływających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszających się w obrębie takiego portu lub z niego wypływających musi znajdować się ważny dokument potwierdzający wywiązanie się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, wystawiony zgodnie z przepisami art. 17.

Poprawka

Począwszy od dnia 30 czerwca **2017** r., na pokładach statków przyplływających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, poruszających się w obrębie takiego portu lub z niego wypływających musi znajdować się ważny dokument potwierdzający wywiązanie się z obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania, wystawiony zgodnie z przepisami art. 17.

Or. en

Uzasadnienie

Rozsądnym rozwiązaniem wydaje się określenie bardziej ambitnego terminu.

Poprawka 228
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Podczas wizyt i inspekcji prowadzonych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w celu monitorowania wdrażania dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu agencja będzie również monitorować stosowanie ust. 1, 2 i 3 przez właściwe organy państw członkowskich oraz złożyć

Uzasadnienie

EMSA prowadzi już od 4 do 6 wizyt w państwach członkowskich rocznie w celu oceny wdrażania systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Poprawka 229
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie ustanawiają system kar za niespełnianie wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 8-12, podejmując wszelkie działania konieczne w celu zapewnienia, by kary te stosowano. Przewidziane kary ***nie mogą być mniej restrykcyjne od kar przewidzianych na mocy krajowego ustawodawstwa w sprawie emisji gazów cieplarnianych w przypadku niewywiązania się operatorów z obowiązków w zakresie raportowania, jak również*** muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Do dnia 1 lipca 2017 r. państwa członkowskie przekażą te przepisy do wiadomości Komisji, którą zobowiązane są informować o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.

Poprawka

1. Państwa członkowskie ustanawiają system kar za niespełnianie wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 8-12, podejmując wszelkie działania konieczne w celu zapewnienia, by kary te stosowano. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Do dnia 1 lipca 2017 r. państwa członkowskie przekażą te przepisy do wiadomości Komisji, którą zobowiązane są informować o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.

Poprawka 230
Kriton Arsenis, Andrea Zandoni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie ustanawiają system kar za niespełnianie wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 8-12, podejmując wszelkie działania konieczne w celu zapewnienia, by kary te stosowano. Przewidziane kary nie mogą być mniej restrykcyjne od kar przewidzianych na mocy krajowego ustawodawstwa w sprawie emisji gazów cieplarnianych w przypadku niewywiązania się operatorów z obowiązków w zakresie raportowania, jak również muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Do dnia 1 lipca **2017** r. państwa członkowskie przekażą te przepisy do wiadomości Komisji, którą zobowiązane są informować o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.

Poprawka

1. Państwa członkowskie ustanawiają system kar za niespełnianie wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 8-12, podejmując wszelkie działania konieczne w celu zapewnienia, by kary te stosowano. Przewidziane kary nie mogą być mniej restrykcyjne od kar przewidzianych na mocy krajowego ustawodawstwa w sprawie emisji gazów cieplarnianych w przypadku niewywiązania się operatorów z obowiązków w zakresie raportowania, jak również muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Do dnia 1 lipca **2015** r. państwa członkowskie przekażą te przepisy do wiadomości Komisji, którą zobowiązane są informować o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.

Or. en

Poprawka 231
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 21

Publikacja informacji

1. Co roku do dnia 30 czerwca Komisja udostępnia do wiadomości publicznej poziomy emisji zgłoszone zgodnie z art. 11 oraz informacje dotyczące przestrzegania przez poszczególne przedsiębiorstwa wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 11 i 17.

2. Publikacja, o której mowa w ust. 1 zawiera następujące informacje:

Poprawka

skreślony

- a) dane identyfikacyjne statku (nazwę, numer identyfikacyjny IMO oraz port rejestracji lub port macierzysty statku);*
- b) tożsamość właściciela statku (jego nazwę i adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej);*
- c) efektywność techniczną statku [wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub szacowaną wartość indeksu (EIV), w stosownych przypadkach];*
- d) roczny poziom emisji CO₂;*
- e) roczne średnie zużycie paliwa podczas rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;*
- f) roczne średnie zużycie paliwa i emisje gazów cieplarnianych w odniesieniu do odległości pokonanej w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;*
- g) średnie roczne zużycie paliwa i poziom emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do pokonanej odległości i ładunków przewożonych w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;*
- h) średni roczny czas spędzony na morzu w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;*
- i) stosowaną metodykę monitorowania;*
- j) datę wystawienia i datę ważności dokumentu zgodności;*
- k) tożsamość weryfikatora, który zatwierdził raport emisji.*

3. Komisja publikuje roczne sprawozdanie na temat emisji z transportu morskiego i innych informacji istotnych dla klimatu.

4. EMSA pomaga Komisji w pracach mających na celu spełnienie wymogów art. 11, 12, 17 i 21 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002

*Parlamentu Europejskiego i Rady*²⁷.

²⁷ *Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.*

Or. en

Uzasadnienie

W artykule proponuje się publikację szczególnie chronionych informacji przedsiębiorstw żeglugowych, a zatem zapis ten należy skreślić.

Poprawka 232
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 21

skreślony

Publikacja informacji

1. Co roku do dnia 30 czerwca Komisja udostępnia do wiadomości publicznej poziomy emisji zgłoszone zgodnie z art. 11 oraz informacje dotyczące przestrzegania przez poszczególne przedsiębiorstwa wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 11 i 17.

2. Publikacja, o której mowa w ust. 1 zawiera następujące informacje:

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

b) tożsamość właściciela statku (jego nazwę i adres oraz główne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej);

c) efektywność techniczną statku [wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej (EEDI) lub szacowaną wartość indeksu (EIV), w stosownych przypadkach];

d) roczny poziom emisji CO₂;

e) roczne średnie zużycie paliwa podczas rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

f) roczne średnie zużycie paliwa i emisje gazów cieplarnianych w odniesieniu do odległości pokonanej w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

g) średnie roczne zużycie paliwa i poziom emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do pokonanej odległości i ładunków przewożonych w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

h) średni roczny czas spędzony na morzu w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

i) stosowaną metodykę monitorowania;

j) datę wystawienia i datę ważności dokumentu zgodności;

k) tożsamość weryfikatora, który zatwierdził raport emisji.

3. Komisja publikuje roczne sprawozdanie na temat emisji z transportu morskiego i innych informacji istotnych dla klimatu.

4. EMSA pomaga Komisji w pracach mających na celu spełnienie wymogów art. 11, 12, 17 i 21 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady²⁷.

²⁷ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

Or. en

**Poprawka 233
Martin Callanan**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2 – litera c**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**c) efektywność techniczną statku
[wskaźnik konstrukcyjny efektywności
energetycznej (EEDI) lub szacowaną
wartość indeksu (EIV), w stosownych
przypadkach];**

skreślona

Or. en

Poprawka 234

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2 – litera c a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**ca) efektywność techniczną statku
[wskaźnik konstrukcyjny efektywności
energetycznej (EEDI), jeżeli ma
zastosowanie do danego rodzaju statku];**

Or. en

Poprawka 235

Vilja Savisaar-Toomast

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) roczny poziom emisji CO₂;

d) roczny poziom emisji CO₂, **SO_x** i **NO_x**;

Or. en

Poprawka 236

Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

f) roczne średnie zużycie paliwa i emisje gazów cieplarnianych w odniesieniu do odległości pokonanej w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

skreślona

Or. en

Poprawka 237
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) średnie roczne zużycie paliwa i poziom emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do pokonanej odległości i ładunków przewożonych w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

skreślona

Or. en

Poprawka 238
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) średnie roczne zużycie paliwa i poziom emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do pokonanej odległości i ładunków przewożonych w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

g) średnie roczne zużycie paliwa i poziom emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do pokonanej odległości i masy ładunków przewożonych w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

Poprawka 239
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

h) średni roczny czas spędzony na morzu w ramach rejsów podlegających zakresowi niniejszego rozporządzenia;

skreślona

Or. en

Poprawka 240
Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Komisja publikuje roczne sprawozdanie na temat emisji z transportu morskiego i innych informacji istotnych dla klimatu.

3. Komisja publikuje roczne sprawozdanie na temat emisji *CO*₂ z transportu morskiego.

Or. en

Poprawka 241
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w kwestii światowych działań mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych

3. W przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w kwestii światowych działań mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych

z transportu morskiego, Komisja zobowiązana jest poddać niniejsze rozporządzenie przeglądowi, **proponując w stosownych przypadkach wprowadzenie do niego zmian.**

z transportu morskiego, Komisja zobowiązana jest poddać niniejsze rozporządzenie przeglądowi **oraz zapewnić zgodność z odpowiednimi uregulowaniami międzynarodowymi określonymi przez IMO.**

Or. en

Poprawka 242

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W przypadku braku osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w kwestii światowych działań mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego po trzech latach od pierwszej publikacji informacji określonych w art. 21 Komisja zobowiązana jest zaproponować wdrożenie systemu ustalania cen emisji z międzynarodowego transportu morskiego.

Or. en

Poprawka 243

Christofer Fjellner

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisji przyznaje się uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, mających na celu uzupełnienie i zmianę przepisów załączników I i II w celu uwzględnienia aktualnych dostępnych

Komisji przyznaje się uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, mających na celu uzupełnienie i zmianę przepisów załączników I i II w celu uwzględnienia aktualnych dostępnych

dowodów naukowych, ważnych danych dostępnych na pokładach statków oraz istotnych przepisów międzynarodowych i standardów uznanych na skalę światową, w celu określenia najdokładniejszych i efektywnych metod monitorowania emisji oraz zwiększenia stopnia dokładności wymaganych informacji dotyczących monitorowania i raportowania emisji, z zastrzeżeniem warunków ustanowionych w art. 24 w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne.

dowodów naukowych, ważnych danych dostępnych na pokładach statków oraz istotnych przepisów międzynarodowych i standardów uznanych na skalę światową, w celu określenia najdokładniejszych i efektywnych metod monitorowania emisji **CO₂** oraz zwiększenia stopnia dokładności wymaganych informacji dotyczących monitorowania i raportowania emisji **CO₂**, z zastrzeżeniem warunków ustanowionych w art. 24 w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne.

Or. en

Poprawka 244 Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23

Tekst proponowany przez Komisję

Komisji przyznaje się uprawnienia do **przyjmowania** aktów delegowanych, mających na celu uzupełnienie i zmianę przepisów załączników I i II w celu **uwzględnienia aktualnych dostępnych dowodów naukowych, ważnych danych dostępnych na pokładach statków oraz istotnych przepisów międzynarodowych i standardów uznanych na skalę światową**, w celu określenia najdokładniejszych i efektywnych metod monitorowania emisji oraz zwiększenia stopnia dokładności wymaganych informacji dotyczących monitorowania i raportowania emisji, **z zastrzeżeniem warunków ustanowionych** w art. 24 w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne.

Poprawka

Uprawnienia do **przyjęcia** aktów delegowanych, mających na celu uzupełnienie i zmianę przepisów załączników I i II, **przyznaje się** w celu **dostosowania załączników do odpowiednich uregulowań międzynarodowych ustalonych przez IMO, aby zapewnić zgodność z uregulowaniami międzynarodowymi** w celu określenia najdokładniejszych i efektywnych metod monitorowania emisji oraz zwiększenia stopnia dokładności wymaganych informacji dotyczących monitorowania i raportowania emisji. **Powierzenie Komisji tych uprawnień podlega warunkom określonym** w art. 24 w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne.

Or. en

Poprawka 245

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 24 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Komisji przyznaje się** uprawnienia do **przyjmowania** aktów delegowanych **określonych** w art. 15, 16 i 23 na okres 5 lat, **począwszy** od dnia 1 lipca **2015** r.

Poprawka

1. Uprawnienia do **przyjęcia** aktów delegowanych, **o których mowa** w art. 15, 16 i 23, **powierza się Komisji** na okres 5 lat od dnia 1 lipca **2014** r.

Or. en

Poprawka 246

Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 26 – punkt 2

Rozporządzenie (UE) nr 525/2013

Artykuł 21 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji do dnia 15 stycznia każdego roku („rok X”) emisje CO₂ z transportu morskiego w odniesieniu do roku X-2 zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX.

Poprawka

1. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji do dnia 15 stycznia każdego roku („rok X”) emisje CO₂, **SO_x i NO_x** z transportu morskiego w odniesieniu do roku X-2 zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX.

Or. en

Poprawka 247

Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 26 – punkt 2

Rozporządzenie (UE) nr 525/2013

Artykuł 21 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z [art. 25 niniejszego rozporządzenia] w celu określenia wymogów w zakresie monitorowania i raportowania emisji CO₂ z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX, uwzględniając też w stosownych przypadkach odpowiednie decyzje przyjęte przez organy UNFCCC oraz protokół z Kioto lub wynikające z nich porozumienia lub decyzje przyjęte w kontekście Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Poprawka

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z [art. 25 niniejszego rozporządzenia] w celu określenia wymogów w zakresie monitorowania i raportowania emisji CO₂, **SO_x i NO_x** z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX, uwzględniając też w stosownych przypadkach odpowiednie decyzje przyjęte przez organy UNFCCC oraz protokół z Kioto lub wynikające z nich porozumienia lub decyzje przyjęte w kontekście Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Or. en

Poprawka 248
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – punkt 2
Rozporządzenie (UE) nr 525/2013
Artykuł 21 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia struktury, formatu i procesu zgłaszania przez państwa członkowskie emisji CO₂ z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą **określoną** w (art. 26 ust. 2)”.

Poprawka

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia struktury, formatu i procesu zgłaszania przez państwa członkowskie emisji CO₂, **SO_x i NO_x** z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, **o której mowa** w (art. 26 ust. 2)”.

Or. en

Poprawka 249
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 26a

Wylączenie

Przepisy niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do statków o pojemności od 400 do 5 000 ton brutto.

Or. en

Uzasadnienie

Statki o pojemności od 400 do 5 000 ton brutto wytwarzają jedynie 10% emisji dwutlenku węgla, lecz mogą być zmuszone do podjęcia nieproporcjonalnych wysiłków w celu spełnienia wymogów w porównaniu z większymi statkami. Słusznie wchodzi one w zakres rozporządzenia, lecz zgodnie z wnioskiem Komisji w obecnej chwili należy zastosować wobec nich wylączenie.

Poprawka 250

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca **2015** r.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca **2014** r.

Or. en

Poprawka 251

Christofer Fjellner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Metody monitorowania i raportowania

Metody monitorowania i raportowania

PE524.761v01-00

90/104

AM\1012185PL.doc

emisji *gazów cieplarnianych oraz innych informacji istotnych dla środowiska*

emisji *CO₂*

Or. en

Poprawka 252

Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Metody monitorowania i raportowania emisji gazów cieplarnianych *oraz innych informacji istotnych dla środowiska*

Metody monitorowania i raportowania emisji gazów cieplarnianych

Or. en

Poprawka 253

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część A – akapit siódmy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Odpowiednie współczynniki emisji stosuje się *do* odniesieniu do biopaliw i paliw niekopalnych.

Odpowiednie współczynniki emisji *określone w załączniku V do dyrektywy 2009/28/WE i załączniku IV do dyrektywy 98/70/WE* stosuje się w odniesieniu do *biopaliw i paliw niekopalnych. Jeżeli odpowiednie współczynniki emisji w odniesieniu do biopaliw i paliw niekopalnych nie są określone w odpowiednim prawodawstwie Unii, stosuje się domyślne wartości współczynników emisji w odniesieniu do paliw.*

Or. en

Poprawka 254
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit trzeci – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) kwit bunkrowy i okresowe
inwentaryzacje zbiorników paliwa;

a) kwit bunkrowy i okresowe
inwentaryzacje zbiorników paliwa **oraz**
monitorowanie zbiornika z olejem
bunkrowym na pokładzie;

Or. en

Uzasadnienie

Metody a) i b) uznaje się za zasadniczo takie same, a zatem proponuje się ich połączenie.

Poprawka 255
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit trzeci – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) kwit bunkrowy i okresowe
inwentaryzacje zbiorników paliwa;

a) kwit bunkrowy i okresowe
inwentaryzacje zbiorników paliwa **do dnia**
1 lipca 2017 r.;

Or. en

Uzasadnienie

Monitorowanie za pomocą kwitów bunkrowych jest mniej dokładne niż inne sposoby i jest jedyną metodą, której nie można zautomatyzować. W związku z tym dopuszcza ona większe ryzyko błędu ludzkiego i nadużycia, a ponadto jej weryfikacja przez organy jest kosztowna i czasochłonna. Aby unijny system MRW mógł służyć jako wzór dla skutecznego systemu światowego, musi być wiarygodny i dokładny, a zatem powinien wykorzystywać wyłącznie systemy automatyczne. Niektóre starsze statki mogą jednak potrzebować dodatkowego czasu na montaż automatycznych systemów.

Poprawka 256
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit trzeci – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**b) monitorowanie zbiornika z olejem
bunkrowym na pokładzie;**

skreślona

Or. en

Uzasadnienie

Metody a) i b) uznaje się za zasadniczo takie same, a zatem proponuje się ich połączenie.

Poprawka 257
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit trzeci – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**da) modelowanie za pomocą informacji
o ruchu statków (AIS) i danych
dotyczących konkretnych statków.**

Or. en

Poprawka 258
Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit trzeci a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***W przypadku statków o pojemności
powyżej 5 000 GT metody c) i d) mają
zastosowanie do dnia 31 grudnia 2019 r.,
a od dnia 1 stycznia 2020 r. wymagany
jest bezpośredni pomiar emisji.***

Or. en

Poprawka 259
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Podstawą tej metody jest ilość i rodzaj paliwa wskazane z kwicie bunkrowym w połączeniu z okresowymi inwentaryzacjami zbiorników paliwa w oparciu o odczyty mierników paliwa w zbiornikach. Na ilość paliwa zużytego w danym okresie składają się dane dotyczące ilości paliwa na początku okresu, plus dostawy, minus paliwo pozostałe na koniec okresu oraz zwrócony olej bunkrowy między początkiem a końcem danego okresu.

Poprawka

Podstawą tej metody jest ilość i rodzaj paliwa wskazane **w** kwicie bunkrowym **(jeżeli jest on dostępny)** w połączeniu z okresowymi inwentaryzacjami zbiorników paliwa w oparciu o odczyty mierników paliwa w zbiornikach. Na ilość paliwa zużytego w danym okresie składają się dane dotyczące ilości paliwa na początku okresu, plus dostawy, minus paliwo pozostałe na koniec okresu oraz zwrócony olej bunkrowy między początkiem a końcem danego okresu.

Or. en

Poprawka 260
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Dany okres to czas między dwoma zawinięciami do portów lub czas spędzony w porcie. Wskazując paliwo wykorzystane w danym okresie, należy wyszczególnić rodzaj tego paliwa **oraz zawartość siarki**.

Poprawka

Na ilość paliwa zużytego w danym okresie sprawozdawczym składają się dane dotyczące ilości paliwa na początku okresu sprawozdawczego, plus dostawy, minus paliwo pozostałe na koniec okresu sprawozdawczego oraz zwrócony olej bunkrowy między początkiem a końcem danego okresu sprawozdawczego. Ponadto na początku i na końcu każdego rejsu dokonuje się odczytów mierników oleju bunkrowego we wszystkich zbiornikach na pokładzie w celu ustalenia zużycia paliwa przypadającego na każdy

rejs.

Dany okres to czas między dwoma zawinięciami do portów lub czas spędzony w porcie. Wskazując paliwo wykorzystane w danym okresie, należy **obowiązkowo** wyszczególnić rodzaj tego paliwa.

Or. en

Poprawka 261
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 1 – akapit trzeci

Tekst proponowany przez Komisję

Podejścia tego nie można zastosować w przypadku braku kwitów bunkrowych na pokładzie statku, zwłaszcza jeżeli w charakterze paliwa wykorzystuje się ładunek, na przykład przez odparowywanie skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Poprawka

W przypadku braku kwitów bunkrowych na pokładzie statku, zwłaszcza jeżeli w charakterze paliwa wykorzystuje się ładunek, na przykład przez odparowywanie skroplonego gazu ziemnego (LNG), ***wykorzystuje się wyłącznie dane z inwentaryzacji zbiorników paliwa i odczyty mierników oleju bunkrowego w zbiornikach.***

Or. en

Poprawka 262
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 1 – akapit piąty – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

aa) w razie dostępności – gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw;

Poprawka

Or. en

Uzasadnienie

Rzeczywista gęstość paliwa określona w laboratorium badania paliw – jeżeli znajduje się w posiadaniu Komisji – jest bardziej dokładna niż standardowa gęstość rodzaju używanego paliwa, a zatem należy ją uwzględnić jako jedną z możliwości.

Poprawka 263 **Nils Torvalds**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Załącznik I – część B – punkt 1 – akapit piąty – litera a a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) wykorzystanie wartości gęstości standardowej z tabel w załączniku III,

Or. en

Poprawka 264 **Nils Torvalds**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Załącznik I – część B – punkt 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Metoda B: monitorowanie zbiornika z olejem bunkrowym na pokładzie

skreślony

Podstawą tej metody są odczyty mierników paliwa we wszystkich zbiornikach na pokładzie statku. Odczytów dokonuje się codziennie, kiedy statek jest na morzu, i każdorazowo przy pobieraniu i zwracaniu oleju bunkrowego.

Suma odchyleń między poziomem paliwa w zbiorniku między dwoma odczytami daje wynik w postaci paliwa zużytego w danym okresie.

Dany okres to czas między dwoma zawinięciami do portów lub czas spędzony w porcie. Wskazując paliwo wykorzystane w danym okresie, należy wyszczególnić

rodzaj tego paliwa oraz zawartość siarki.

Odczyty mierników paliwa prowadzi się przy pomocy właściwych metod, takich jak automatyczne systemy, sondy i przymiary wstępowe. Metodę sondowania zbiornika i związaną z tym niepewność określa się w planie monitorowania, o którym mowa w art. 6.

Jeżeli ilość paliwa, o które uzupełnia się zapas lub ilość paliwa znajdującego się w zbiornikach określona jest w jednostkach objętości wyrażonych w litrach, przedsiębiorstwo przelicza te wartości z jednostek objętości na jednostki masy, stosując wartości gęstości rzeczywistej. W celu określenia gęstości rzeczywistej przedsiębiorstwo wykorzystuje:

- a) pokładowe systemy pomiarowe; lub*
- b) gęstość zmierzoną przez dostawcę paliwa w chwili uzupełniania zbiornika i wskazaną na fakturze za paliwo lub na potwierdzeniu dostawy.*

Gęstość rzeczywistą wyraża się w kg/litr i ustala dla temperatury, w której dokonano określonego pomiaru. W przypadkach, w których wartości gęstości rzeczywistej nie są dostępne, stosuje się, po zatwierdzeniu przez weryfikatora, współczynnik gęstości standardowej dla odpowiedniego rodzaju paliwa.

Or. en

Uzasadnienie

Metody A i B uznaje się za zasadniczo takie same, a zatem proponuje się ich połączenie.

Poprawka 265
Spyros Danellis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 2 – akapit piąty – litera a b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) w razie dostępności – gęstość zmierzona w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw;

Or. en

Uzasadnienie

Rzeczywista gęstość paliwa określona w laboratorium badania paliw – jeżeli znajduje się w posiadaniu Komisji – jest bardziej dokładna niż standardowa gęstość rodzaju używanego paliwa, a zatem należy ją uwzględnić jako jedną z możliwości.

**Poprawka 266
Nils Torvalds**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 3 – akapit drugi**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Dany okres to czas między dwoma zawinięciami do portów lub czas spędzony w porcie. Rodzaj paliwa wykorzystanego w danym okresie oraz zawartość siarki w tym paliwie należy obowiązkowo monitorować.

Na początku i na końcu danego okresu sprawozdawczego oraz na początku i na końcu każdego rejsu dokonuje się pomiarów przepływu paliwa w celu ustalenia zużycia paliwa przypadającego na każdy rejs.

Or. en

**Poprawka 267
Nils Torvalds**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 3 – akapit czwarty – litera b a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) wykorzystanie wartości gęstości standardowej z tabel w załączniku III,

Poprawka 268
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO₂ dotyczą w tym przypadku CO₂ **emitowanego** przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego. **Zużycie paliwa przez statki, w przypadku których za podstawę sprawozdawczości przyjęto tę metodę, oblicza się przy pomocy zmierzonego poziomu emisji CO₂ oraz współczynnika emisji stosowanego dla odpowiednich paliw.**

Poprawka

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO₂, **SO_x i NO_x** dotyczą w tym przypadku CO₂, **SO_x i NO_x emitowanych** przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego.

Poprawka 269
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO₂ dotyczą w tym przypadku CO₂

Poprawka

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO₂ dotyczą w tym przypadku CO₂

emitowanego przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego. ***Zużycie paliwa przez statki, w przypadku których za podstawę sprawozdawczości przyjęto tę metodę, oblicza się przy pomocy zmierzonego poziomu emisji CO₂ oraz współczynnika emisji stosowanego dla odpowiednich paliw.***

emitowanego przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego.

Or. en

Poprawka 270 Satu Hassi

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – punkt 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO₂ dotyczą w tym przypadku CO₂ emitowanego przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego. ***Zużycie paliwa przez statki, w przypadku których za podstawę sprawozdawczości przyjęto tę metodę, oblicza się przy pomocy zmierzonego poziomu emisji CO₂ oraz współczynnika emisji stosowanego dla odpowiednich paliw.***

Poprawka

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO₂ dotyczą w tym przypadku CO₂ emitowanego przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego.

Or. en

Uzasadnienie

Statki korzystające ze stałego monitorowania uzyskują dokładne informacje dotyczące swoich emisji i nie powinny być zmuszone do ponownego przeliczania ich na zużycie paliwa.

Poprawka 271
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Metoda opiera się na określeniu przepływu emisji CO₂ w kominach spalinowych – stężenie CO₂ w gazach spalinowych należy pomnożyć przez współczynnik przepływu gazów spalinowych.

Poprawka

Metoda opiera się na określeniu przepływu emisji CO₂, **SO_x** i **NO_x** w kominach spalinowych – stężenie CO₂ w gazach spalinowych należy pomnożyć przez współczynnik przepływu gazów spalinowych.

Or. en

Poprawka 272
Nils Torvalds

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – punkt 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Metoda Da: modelowanie za pomocą informacji o ruchu statków (AIS) i danych dotyczących konkretnych statków

Agencja odpowiedzialna za system modelowania zawiera pisemną umowę z właścicielem danego statku. Na koniec okresu monitorowania obliczone emisje CO₂ porównuje się z książką zapisów olejowych statku i kwitami bunkrowymi w celu wykrycia i skorygowania ewentualnych rozbieżności.

Or. en

Poprawka 273
Christofer Fjellner

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

System MRW powinien na tym początkowym etapie obejmować jedynie emisje CO₂. Na etapie późniejszym system można by rozbudować o inne informacje istotne dla klimatu. Zachodzi ryzyko, że unijne wymogi w zakresie raportowania efektywności na tym etapie mogłyby utrudnić rozwój w IMO.

**Poprawka 274
Nils Torvalds**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

Or. en

**Poprawka 275
Vilja Savisaar-Toomast**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część B – akapit trzeci**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się przy pomocy co najmniej **czterech** wskaźników, zużycia paliwa na pokonaną odległość, **zużycia paliwa na prace transportowe**, emisji CO₂ na pokonaną odległość **oraz emisji CO₂ na prace transportowe**, które oblicza się w następujący sposób:

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się przy pomocy co najmniej **dwóch** wskaźników, zużycia paliwa na pokonaną odległość, emisji CO₂, **SO_x** i **NO_x** na pokonaną odległość, które oblicza się w następujący sposób:

Poprawka 276
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część B – akapit piąty

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*zużycie paliwa na prace transportowe =
łącznie zużycie paliwa w skali roku / prace
transportowe ogółem*

skreślony

Poprawka 277
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część B – akapit szósty

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*emisje CO₂ na pokonaną odległość =
całkowite emisje CO₂ w skali roku / łączna
pokonana odległość*

*emisje CO₂, SO_x i NO_x na pokonaną
odległość = całkowite emisje CO₂, SO_x
i NO_x w skali roku / łączna pokonana
odległość*

Poprawka 278
Vilja Savisaar-Toomast

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część B – akapit siódmy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*emisje CO₂ na prace transportowe =
całkowite emisje CO₂ w skali roku / prace
transportowe ogółem*

skreślony

