



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności*

---

**2013/0224(COD)**

8.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROJEKT SPRAWOZDANIA**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013  
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego  
i Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Theodoros Skylakakis

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

### ***Poprawki do projektu aktu***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą*. Fragmenty tekstu, które zostały skreślane, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla (przykład: „~~ABCD~~”). Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu *wytluszczonym drukiem i kursywą* i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	41



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0480),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0201/2013),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia...<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia ...<sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, a także opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Transportu i Turystyki (A7-0000/2013),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C z ..., s. . /Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

<sup>2</sup> Dz.U. C z ..., s. . /Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Tytuł 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie monitorowania, raportowania i  
weryfikacji emisji *dwutlenku węgla* z  
transportu morskiego oraz zmieniające  
rozporządzenie (UE) nr 525/2013

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

*Poprawka*

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie monitorowania, raportowania i  
weryfikacji emisji *gazów cieplarnianych* z  
transportu morskiego oraz zmieniające  
rozporządzenie (UE) nr 525/2013

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. en

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) Transport morski wywiera wpływ na  
klimat na świecie oraz na jakość  
powietrza w wyniku emisji CO<sub>2</sub> oraz  
innych emisji, w tym tlenków azotu (NO<sub>x</sub>),  
tlenków siarki (SO<sub>x</sub>), metanu (CH<sub>4</sub>),  
cząstek stałych (PM) oraz czystej sadzy  
(BC).*

Or. en

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1b) W świetle szybko rozwijającej się wiedzy naukowej na temat tych skutków należy w kontekście niniejszego rozporządzenia regularnie przeprowadzać aktualną ocenę wpływu transportu morskiego na klimat na świecie, wynikającego z emisji gazów innych niż CO<sub>2</sub>. W oparciu o te oceny i z uwzględnieniem rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 14 września 2011 r. w sprawie kompleksowego podejścia do emisji gazów cieplarnianych innych niż CO<sub>2</sub> Komisja powinna przeanalizować konsekwencje dla strategii politycznych oraz działania w celu ograniczenia tych emisji.*

Or. en

#### **Poprawka 4**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1c) Komisja powinna również podjąć kroki dotyczące innych rodzajów działalności, które powodują emisje gazów cieplarnianych i czynników zanieczyszczenia powietrza, nieobjętych niniejszym rozporządzeniem, tj. stosowania czynników chłodniczych na statkach rybackich oraz emisji oparów (np. LZO, PM) na skutek załadunku i rozładunku paliw i towarów masowych.*

Or. en

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 d (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1d) W białej księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” z 2011 r. wezwano do ograniczenia emisji z transportu morskiego do 2050 r. o 40% (a w miarę możliwości o 50%) w porównaniu z rokiem 2005.***

Or. en

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 e (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1e) W rezolucji Parlamentu Europejskiego zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (2011/2096(INI)) wezwano do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> i substancji szkodliwych w żegludze w całej UE o 30%, do czego mają przyczynić się porozumienia IMO dotyczące wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej i plan zarządzania efektywnością energetyczną statków.***

Or. en



## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Według danych IMO szczególne zużycie energii oraz emisje CO<sub>2</sub> ze statków można zmniejszyć **nawet o 75 %**, stosując środki operacyjne i wdrażając istniejące technologie; znaczną część tych środków można uznać za opłacalną, ponieważ mniejsze koszty paliwa zapewniają zwrot kosztów operacyjnych czy kosztów inwestycji.

*Poprawka*

(3) Według danych IMO szczególne zużycie energii oraz emisje CO<sub>2</sub> ze statków można zmniejszyć **o 25%–75%**, stosując środki operacyjne i wdrażając istniejące technologie; znaczną część tych środków można uznać za opłacalną, **a tym samym uznać, że mogą one przynosić sektorowi korzyści netto**, ponieważ mniejsze koszty paliwa zapewniają zwrot kosztów operacyjnych czy kosztów inwestycji.

Or. en

## Poprawka 8

### 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 **CO<sub>2</sub>** 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 **gazów cieplarnianych** w oparciu o zużycie paliwa przez statki **w celu gromadzenia zagregowanych danych dotyczących takich emisji**, w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Or. en

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami i rozmowy z partnerami międzynarodowymi wskazują, że etapowe podejście ukierunkowane na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych należy zastosować, wdrażając na pierwszym etapie rzetelny system MRW w odniesieniu do emisji **CO<sub>2</sub>** z transportu morskiego i ustalając ceny uprawnień do **tych** emisji na etapie późniejszym. Podejście takie sprzyja znacznemu postępowi w zakresie międzynarodowego porozumienia w kwestii celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz dalszych środków służących urzeczywistnieniu takiej redukcji przy minimalnych kosztach.

*Poprawka*

(6) Wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami i rozmowy z partnerami międzynarodowymi wskazują, że etapowe podejście ukierunkowane na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych należy zastosować, wdrażając na pierwszym etapie rzetelny system MRW w odniesieniu do emisji **gazów cieplarnianych** z transportu morskiego i **wprowadzając nowe instrumenty polityki, mianowicie** ustalając ceny uprawnień do emisji **lub nakładając opłaty** na etapie późniejszym. Podejście takie sprzyja znacznemu postępowi w zakresie międzynarodowego porozumienia w kwestii celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz dalszych środków służących urzeczywistnieniu takiej redukcji przy minimalnych kosztach.

Or. en

## Poprawka 10

### 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 % w stosunku do scenariusza BAU oraz zmniejszenie zagregowanych kosztów netto o maksymalną kwotę 1,2 mld EUR,**

*Poprawka*

(7) Oczekuje się, że wprowadzenie unijnego systemu MRW umożliwi do 2030 r. **pewną** redukcję emisji, ponieważ system taki przyczyni się do zniesienia barier rynkowych, zwłaszcza tych związanych z brakiem informacji na temat efektywności energetycznej statków. Takie

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.

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.

Or. en

## Poprawka 11

### 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 **CO<sub>2</sub>** 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

*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 **gazów cieplarnianych** 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

plywają.

plywają.

Or. en

## Poprawka 12

### 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 dotyczące klimatu, **aby** 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 13

### 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**

*Poprawka*

(12) Aby **zapewnić spójność z obowiązującym prawem międzynarodowym, a w szczególności z załącznikiem VI do konwencji MARPOL, system MRW należy stosować do statków o pojemności równej lub przekraczającej 400 GT.**

*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 % 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 14**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(13) Aby jeszcze bardziej ograniczyć obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zasady monitorowania należy ukierunkować na CO<sub>2</sub>, który jak dotąd jest najbardziej znaczącym gazem cieplarnianym emitowanym przez transport morski, mającym nawet 98 % udział w łącznych emisjach gazów cieplarnianych w danym sektorze.*

*skreślony*

Or. en

## Poprawka 15

### 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<sub>x</sub> zawarte również w załączniku VI do konwencji MARPOL, a jednocześnie należy unikać*** wymogów dotyczących montowania niedostatecznie wiarygodnych i niedostępnych w sprzedaży przyrządów pomiarowych.

Or. en

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

***(16a) Konwencja MARPOL przewiduje obowiązkowe stosowanie wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) w odniesieniu do nowych statków oraz planów zarządzania efektywnością energetyczną statków (SEEMP) w całej flocie światowej.***

*Poprawka*

Or. en

## Poprawka 17

### 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 Eurostatu.

*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. 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 Eurostatu.

Or. en

## Poprawka 18

### 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 ***CO<sub>2</sub>*** ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji raportów

*Poprawka*

(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 ***gazów cieplarnianych*** ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji

emisji i akredytacji weryfikatorów. Niezwykle ważne jest, aby w trakcie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, również z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

raportów emisji i akredytacji weryfikatorów. Niezwykle ważne jest, aby w trakcie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, również z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. en

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(27) Cel zamierzonego działania, czyli monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji **CO<sub>2</sub>** 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 **gazów cieplarnianych** ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji **i realizacji celów wyznaczonych w białej księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”** 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 20

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji **dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>)** 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 **CO<sub>2</sub>** z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

#### *Poprawka*

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji **gazów cieplarnianych** 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 **gazów cieplarnianych** z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Or. en

## Poprawka 21

### 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.

## Poprawka 22

### 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 okrętów wojennych, jednostek pomocniczych, drewnianych statków o prymitywnej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny oraz statków rządowych wykorzystywanych do celów niehandlowych.

Or. en

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – litera a

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

a) „emisje” oznaczają uwalnianie CO<sub>2</sub> do atmosfery przez statki, o których mowa w art. 2;

#### *Poprawka*

a) „emisje” oznaczają uwalnianie CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> do atmosfery przez statki, o których mowa w art. 2;

Or. en

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) „port zawinięcia” to port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku albo wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów, z wykluczeniem postojów mających na celu wyłącznie tankowanie, odebranie świeżych dostaw lub wymianę załogi;

*Poprawka*

b) „port zawinięcia” to port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku albo wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów, z wykluczeniem postojów mających na celu wyłącznie tankowanie, odebranie świeżych dostaw lub wymianę załogi, **a także postoju w suchym doku, napraw statków i przybicia do portu w sytuacji awaryjnej, zagrożenia lub w wyłącznym celu schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi;**

Or. en

## **Poprawka 25**

### **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 oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz ocenę osiągnięć statków;

Or. en

## **Poprawka 26**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera j**

*Tekst proponowany przez Komisję*

j) „zachowawczy” oznacza, że zbiór

*Poprawka*

j) „zachowawczy” oznacza, że zbiór

założeń zdefiniowano w sposób zapobiegający niedoszacowaniu rocznej wielkości emisji lub przeszacowaniu odległości **lub wielkości przewożonego ładunku**;

założeń zdefiniowano w sposób zapobiegający niedoszacowaniu rocznej wielkości emisji lub przeszacowaniu odległości;

Or. en

### **Poprawka 27**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – litera k**

*Tekst proponowany przez Komisję*

**k) „tony CO<sub>2</sub>” oznaczają tony metryczne CO<sub>2</sub>;**

*Poprawka*

**skreślona**

Or. en

### **Poprawka 28**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

**la) „statki cumujące” oznaczają statki, które są w bezpieczny sposób zacumowane lub zakotwiczone w porcie Wspólnoty podczas ich załadunku, rozładunku lub pobytu pasażerów w hotelu, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku;**

*Poprawka*

Or. en

## Poprawka 29

### 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 wpływającego z takiego portu, zgodnie z przepisami ust. 2–6.

*Poprawka*

1. Przedsiębiorstwa są zobowiązane monitorować i raportować w odniesieniu do każdego statku ilość i rodzaj paliwa zużytego w ciągu **okresu sprawozdawczego we wszystkich portach podlegających** jurysdykcji państwa członkowskiego oraz w odniesieniu do **wszystkich rejsów** statku zawijającego do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub wpływającego z takiego portu, zgodnie z przepisami ust. 2–6.

Or. en

## Poprawka 30

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1

*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 31

### 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 informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku w pojemności powyżej **400** GT.

Or. en

## Poprawka 32

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) wyszczególnienie źródeł emisji na pokładzie statku, ***takich jak silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego oraz rodzaje stosowanego paliwa;***

*Poprawka*

c) wyszczególnienie ***następujących*** źródeł emisji na pokładzie statku ***oraz związanych z nimi rodzajów paliwa:***

***(i) silnik(-i) główny(-e)***

***(ii) silnik(-i) pomocniczy(-e)***

***(iii) kocioł (kotły)***

***(iv) generator(-y) gazu obojętnego;***

Or. en

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) opis procedur, systemów i obowiązków na potrzeby uaktualniania wykazu źródeł emisji w monitorowanym **roku** w celu zapewnienia pełnego monitorowania i kompletnych raportów emisji danego statku;

*Poprawka*

d) opis procedur, systemów i obowiązków na potrzeby uaktualniania wykazu źródeł emisji w monitorowanym **okresie** w celu zapewnienia pełnego monitorowania i kompletnych raportów emisji danego statku;

Or. en

### Poprawka 34

#### 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, w stosownych przypadkach;***

*Poprawka*

***skreślony***

Or. en

### Poprawka 35

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera j

*Tekst proponowany przez Komisję*

***j) datę ostatniej zmiany planu monitorowania.***

*Poprawka*

***skreślona***

### **Poprawka 36**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 – litera j a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ja) wykresówka zmian w celu  
udokumentowania wszystkich  
szczegółowych informacji dotyczących  
historii zmian;***

Or. en

### **Poprawka 37**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

a) w przypadku zmiany własności statku;

***a) w przypadku zmiany własności statku  
lub zmiany posiadacza DOC lub bandery;***

Or. en

### **Poprawka 38**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Monitorowanie może zostać zawieszona w  
okresach, w których statek uczestniczy w  
działaniach w sytuacjach  
nadzwyczajnych, w tym w akcjach***



*ratowania życia.*

Or. en

### **Poprawka 39**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) 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*

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

Or. en

### **Poprawka 40**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ca) emitowany NO<sub>x</sub>;*

Or. en

### **Poprawka 41**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – litera e**

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) czas spędzony na morzu;

*Poprawka*

e) czas spędzony na morzu *i podczas postoju w porcie*;

**Poprawka 42**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*f) przewożony ładunek;*

*skreślona*

Or. en

**Poprawka 43**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*g) prace transportowe.*

*skreślona*

Or. en

**Poprawka 44**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fa) efektywność energetyczną określoną w załączniku II;*

Or. en

## Poprawka 45

### 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 zawieszona z powodu sytuacji nadzwyczajnych, takich jak akcje ratowania życia, wraz z ich opisem.***

Or. en

## Poprawka 46

### 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 i wykonujące wiele rejsów na dzień są zwolnione z monitorowania emisji w odniesieniu do jednego rejsu.***

Or. en

## Poprawka 47

### 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***

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

*obszarami;*

Or. en

#### **Poprawka 48**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) całkowity poziom emitowanego CO<sub>2</sub>;

*Poprawka*

b) całkowity poziom emitowanego CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub>;

Or. en

#### **Poprawka 49**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) sumę emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;

*Poprawka*

c) sumę emisji CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> ze wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego;

Or. en

#### **Poprawka 50**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) sumę emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

*Poprawka*

d) sumę emisji CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> ze wszystkich rejsów wychodzących z portów podlegających jurysdykcji państwa

członkowskiego;

Or. en

### **Poprawka 51**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera e**

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) sumę emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

*Poprawka*

e) sumę emisji CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Or. en

### **Poprawka 52**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera f**

*Tekst proponowany przez Komisję*

f) emisje CO<sub>2</sub> podczas postoju statku w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;

*Poprawka*

f) emisje CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> podczas postoju statku w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;

Or. en

### **Poprawka 53**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

h) łączny czas spędzony na morzu;

*Poprawka*

h) łączny czas spędzony na morzu *i*

*podczas postoju w porcie;*

Or. en

#### **Poprawka 54**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

i) *prace transportowe ogółem;*

*Poprawka*

i) *efektywność energetyczną określoną w załączniku II;*

Or. en

#### **Poprawka 55**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

j) *średnią efektywność energetyczną.*

*Poprawka*

*skreślona*

Or. en

#### **Poprawka 56**

##### **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

*Poprawka*

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

przypadkach],

Or. en

### **Poprawka 57**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 3 – litera c a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ca) szczegółowe informacje o okresach zawieszenia monitorowania z powodu sytuacji nadzwyczajnych i akcji ratowania życia.***

Or. en

### **Poprawka 58**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 2 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

h) obliczenia skutkujące ustaleniem efektywności energetycznej.

h) obliczenia skutkujące ustaleniem efektywności energetycznej ***określone w załączniku II.***

Or. en

### **Poprawka 59**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Co roku do dnia 30 czerwca Komisja

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.**

udostępnia do wiadomości publicznej poziomy emisji zgłoszone zgodnie z art. 11, z **zachowaniem zasady poufności informacji handlowych w celu ochrony uzasadnionych interesów gospodarczych zgodnie z art. 3 i 4 dyrektywy 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.**

---

**Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska (Dz. U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).**

Or. en

#### **Poprawka 60**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

**skreślona**

Or. en

#### **Poprawka 61**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

**skreślona**

Or. en



## Poprawka 62

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

c) efektywność techniczną statku (EEDI w stosownych przypadkach);

Or. en

## Poprawka 63

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) roczny poziom emisji CO<sub>2</sub>;

*Poprawka*

d) roczny poziom emisji CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub>;

Or. en

## Poprawka 64

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 2 – litera f

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

f) *roczną średnią efektywność energetyczną określoną w załączniku II;*

## Poprawka 65

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 2 – litera g

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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;

#### *Poprawka*

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

## Poprawka 66

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 3

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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.***

#### *Poprawka*

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 ***w celu zharmonizowania przepisów Unii z przepisami międzynarodowymi.***

## Poprawka 67

### 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*

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 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 **wyłącznie** w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne.

Or. en

## Poprawka 68

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

*Tekst obowiązujący*

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z [art. 25 niniejszego rozporządzenia] w celu określenia wymogów w zakresie monitorowania i raportowania emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX, uwzględniając też w stosownych

*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 CO<sub>2</sub> **i NO<sub>x</sub>** z transportu morskiego zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX, uwzględniając też w

przypadkach odpowiednie decyzje przyjęte przez organy UNFCCC oraz protokół z Kioto lub wynikające z nich porozumienia lub decyzje przyjęte w kontekście Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

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 69**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 26 – ustęp 2**

Rozporządzenie (UE) nr 525/2013

Artykuł 21 a – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

***3a. Komisja co dwa lata ocenia ogólny wpływ sektora transportu morskiego na klimat na świecie, w tym poprzez emisje lub skutki inne niż emisje CO<sub>2</sub>, w oparciu o dane dotyczące emisji przekazane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 7 lub przekazane na mocy rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX, i zwiększa zakres tej oceny przez odwołanie się do postępów naukowych i danych o ruchu statków.***

Or. en

## **Poprawka 70**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Załącznik I – punkt B – akapit trzeci a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Można stosować każde połączenie powyższych metod, po zatwierdzeniu przez weryfikatora, jeżeli zwiększa to ogólną dokładność pomiarów.***

## Poprawka 71

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik I – punkt B – podpunkt 1 – akapit czwarty a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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 72

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik I – punkt B – podpunkt 4 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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 CO<sub>2</sub> dotyczą w tym przypadku CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> oraz współczynnika emisji stosowanego dla odpowiednich***

Bezpośrednich pomiarów emisji można dokonywać w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia oraz emisji mających miejsce w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisje CO<sub>2</sub> ***i NO<sub>x</sub>*** dotyczą w tym przypadku CO<sub>2</sub> ***i NO<sub>x</sub>*** emitowanego przez silniki główne, silniki pomocnicze, kotły i generatory gazu obojętnego.

*paliw.*

Or. en

### **Poprawka 73**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt B – podpunkt 4 – akapit drugi**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Metoda opiera się na określeniu przepływu emisji CO<sub>2</sub> w kominach spalinowych – stężenie CO<sub>2</sub> w gazach spalinowych należy pomnożyć przez współczynnik przepływu gazów spalinowych.

*Poprawka*

Metoda opiera się na określeniu przepływu emisji CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> w kominach spalinowych –stężenie CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> w gazach spalinowych należy pomnożyć przez współczynnik przepływu gazów spalinowych.

Or. en

### **Poprawka 74**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt A – akapit czwarty**

*Tekst proponowany przez Komisję*

***W celu określenia przewożonego ładunku w przypadku statków pasażerskich, podaje się liczbę pasażerów. Jeśli chodzi o inne kategorie statków, wielkość przewożonego ładunku wyraża się w tonach metrycznych i metrach sześciennych ładunku.***

*Poprawka*

***skreślony***

Or. en

## Poprawka 75

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt A – akapit piąty

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Prace transportowe określa się, mnożąc pokonaną odległość przez wielkość przewożonego ładunku.*

*Poprawka*

*skreślony*

Or. en

## Poprawka 76

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część B – ustęp 3 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się przy pomocy *co najmniej czterech* wskaźników, zużycia paliwa na pokonaną odległość, *zużycia paliwa na prace transportowe*, emisji CO<sub>2</sub> na pokonaną odległość *oraz emisji CO<sub>2</sub> na prace transportowe*, które oblicza się w następujący sposób:

*Poprawka*

Średnią efektywność energetyczną monitoruje się przy pomocy *dwóch* wskaźników, zużycia paliwa na pokonaną odległość *oraz* emisji CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> na pokonaną odległość, które oblicza się w następujący sposób:

Or. en

## Poprawka 77

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część B – ustęp 3 – akapit trzeci

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

*skreślony*

### **Poprawka 78**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część B – ustęp 3 – akapit czwarty**

*Tekst proponowany przez Komisję*

emisje CO<sub>2</sub> na pokonaną odległość =  
całkowite emisje CO<sub>2</sub> w skali roku / łączna  
pokonana odległość

*Poprawka*

emisje CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> na pokonaną odległość =  
całkowite emisje CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> w skali roku /  
łączna pokonana odległość

Or. en

### **Poprawka 79**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część B – ustęp 3 – akapit piąty**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*emisje CO<sub>2</sub> na prace transportowe =  
całkowite emisje CO<sub>2</sub> w skali roku / prace  
transportowe ogółem*

*Poprawka*

*skreślony*

Or. en



## UZASADNIENIE

### Wprowadzenie

Sektor transportu morskiego odgrywa kluczową rolę w gospodarce europejskiej. Wykonuje dużą część międzynarodowych przewozów towarów między UE-27 a resztą świata, a także ma znaczny udział w transporcie towarów wewnątrz Unii. Według opracowania „EU TRANSPORT in figures, 2012” (Transport UE w liczbach, 2012) w 2010 r. transport towarów w sektorze żeglugi morskiej wyniósł około 1 400 mld tonokilometrów (tkm) w UE-27, zajmując drugą pozycję po transporcie drogowym (1 800 mld tkm). Żegluga morska ma mniejsze znaczenie w przewozach pasażerskich w UE-27, jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów; pozostaje jednak ważnym rodzajem transportu na obszarach, na których rodzaje transportu są ograniczone warunkami geograficznymi (np. na wyspach).

Z uwagi na zależność od spalania paliw kopalnych oraz fakt, że jest to jedno z najmniej uregulowanych źródeł emisji powstałych na skutek działalności człowieka, emisje z sektora transportu morskiego przyczyniają się zarówno do zanieczyszczenia powietrza, jak i do zmiany klimatu. Emisje z tego sektora wpływające na środowisko, takie jak emisje dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>), tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), tlenków siarki (SO<sub>x</sub>), metanu (CH<sub>4</sub>), cząstek stałych (PM) oraz czystej sadzy (BC) pochodzące z żeglugi morskiej na wodach europejskich, mogą stanowić aż 10–20% ogólnych emisji z żeglugi morskiej na świecie. Przy uwzględnieniu całego ruchu statków w krajowej i zagranicznej żegludze morskiej, które wpływają do portów UE-27 i wypływają z nich, udział ten może wynieść w przypadku CO<sub>2</sub> do 30%. W ostatnim sprawozdaniu technicznym Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) (nr 4/2013) poruszono kwestię wpływu tego sektora na jakość powietrza i wymuszanie zmian klimatu w Europie. Przewiduje się, że emisje NO<sub>x</sub> z międzynarodowego transportu morskiego na wodach europejskich będą wzrastać i począwszy od 2020 r. mogą zrównać się z emisjami ze źródeł lądowych. W skali globalnej emisje ze statków zarówno czynników zanieczyszczenia powietrza, jak i gazów cieplarnianych, wpływające bezpośrednio i pośrednio na wymuszanie zmian klimatu, wykazują w sumie efekt chłodzący pomimo znacznego wzrostu emisji CO<sub>2</sub>. Przewidywane ograniczenie emisji SO<sub>2</sub> i PM z międzynarodowej żeglugi morskiej spowoduje zmniejszenie bezpośredniego efektu chłodzenia aerozolowego nad Europą. Sprawozdanie EEA wskazuje na znaczenie, jakie ma uwzględnianie podwójnego wpływu emisji z międzynarodowej żeglugi morskiej na jakość powietrza i wymuszanie zmian klimatu. W związku z tym zintegrowany system mierzenia, raportowania i weryfikacji (MRW) obejmujący emisje czynników zanieczyszczenia powietrza i gazów cieplarnianych przyczyni się do zdobycia dokładniejszych informacji o wspólnych korzyściach i do osiągnięcia kompromisów w przedmiotowej polityce w Europie.

### Kontekst prawny i wyzwania technologiczne

W kształtowaniu międzynarodowej i europejskiej polityki w zakresie jakości powietrza i klimatu stwierdzono potrzebę uregulowania emisji ze statków w skali międzynarodowej. W 1997 r. do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) dodano nowy załącznik. Załącznik VI do konwencji MARPOL ma na celu zminimalizowanie emisji ze statków do atmosfery (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, substancji zubożających

warstwę ozonową, lotnych związków organicznych (LZO)) i ich wpływu na lokalne zanieczyszczenie powietrza oraz globalne problemy związane ze środowiskiem. Załącznik VI wszedł w życie w dniu 19 maja 2005 r., a zmieniony załącznik VI znacznie zaostrzający dopuszczalne wartości emisji – w dniu 1 lipca 2010 r. Szacuje się, że w 2007 r. udział międzynarodowej żeglugi morskiej w emisji CO<sub>2</sub> na świecie wyniósł około 2,7%. Również IMO przyjęła obowiązkowe środki operacyjne i techniczne, które mają na celu zmniejszenie ilości emisji CO<sub>2</sub> z międzynarodowej żeglugi morskiej.

Na szczęblu UE dyrektywa 2009/29/WE przewiduje „wniosek dotyczący włączenia emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego do zobowiązania Wspólnoty dotyczącego redukcji, tak aby proponowany akt prawny wszedł w życie do 2013 r.”. W białej księdze Komisji z 2011 r. w sprawie transportu wezwano do „zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w UE do 2050 r. o 40% (a w miarę możliwości o 50%) w porównaniu z rokiem 2005”. W ubiegłym roku Komisja zapowiedziała, że nie dotrzyma tego terminu ani nie przedstawi na razie wniosku w sprawie ograniczenia emisji. W czerwcu 2013 r. Komisja przedłożyła niniejszy wniosek w sprawie systemu monitorowania, raportowania i weryfikowania (MRW) emisji CO<sub>2</sub> z międzynarodowej żeglugi morskiej. Jednocześnie Komisja opublikowała komunikat zawierający otwarte punkty do dyskusji na temat sposobów włączenia w przyszłości emisji z transportu morskiego do unijnej polityki ograniczania emisji gazów cieplarnianych.

Oczekuje się dużego wzrostu światowego handlu w przyszłości z uwagi na przewidywany wzrost liczby ludności na świecie o 2 miliardy w kolejnych dziesięcioleciach oraz aktywny udział dalszych 2 miliardów osób w gospodarce globalnej. Ten wzrost stanowi wyzwanie dla sektora morskiego, jeśli chodzi o realizację celu ograniczenia emisji niezbędnego do osiągnięcia stabilizacji temperatury na świecie. Z tego powodu należy równocześnie opracowywać również innowacyjne technologie i praktyki dotyczące jakości paliwa / przestawienia się na inne paliwa, technologie ograniczania emisji i środki w zakresie użytkowania statków oraz stosować je w przyszłości.

### **Uwagi sprawozdawcy**

Niniejsze rozporządzenie stwarza możliwość przyjęcia ogólnoeuropejskiego podejścia w zakresie MRW dotyczącego emisji gazów cieplarnianych i czynników zanieczyszczenia powietrza z sektora morskiego. Takie podejście pozwoli Europie opracować w najbliższej przyszłości strategię redukcji emisji dla sektora morskiego spójną z ogólnymi strategiami w zakresie klimatu, zanieczyszczenia powietrza i ochrony zdrowia ludzkiego. Istnieje zatem potrzeba rozszerzenia zakresu przez objęcie systemem MRW oprócz emisji CO<sub>2</sub> również emisji NO<sub>x</sub>. Zarówno emisje CO<sub>2</sub>, jak i NO<sub>x</sub> z sektora morskiego znacznie się zwiększają, przyczyniając się do wymuszania zmian klimatu o istotnym znaczeniu. Podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) nr 525/2013 w sprawie MMS dotyczącego lotnictwa proponuje się ocenę środowiskową wpływu transportu morskiego na klimat na świecie przez zmianę rozporządzenia w sprawie MMS. Komisja w oparciu o tę ocenę powinna podjąć kroki dotyczące wpływu emisji z sektora morskiego takich jak PM, BC i CH<sub>4</sub> na środowisko, a także innych rodzajów działalności, które powodują emisje czynników zanieczyszczenia powietrza i gazów cieplarnianych, tj. stosowania czynników chłodniczych na statkach rybackich oraz emisji oparów na skutek załadunku i rozładunku paliw i towarów masowych (np. LZO, PM).

Komisja zaproponowała ograniczenie zakresu rozporządzenia do statków o pojemności powyżej 5 000 GT. Aby lepiej uwzględnić emisje i zapewnić spójność z innymi przepisami międzynarodowymi, takimi jak te określone w załączniku VI do konwencji MARPOL, zakres należy rozszerzyć na wszystkie statki powyżej 400 GT. Ponieważ limit taki zaproponowano również w dyskusjach na forum IMO, osiągnięto by ujednoczenie przepisów UE z ramami międzynarodowymi, które prawdopodobnie będą obowiązywać w przyszłości.

Chociaż ważną sprawą jest zadbanie o to, by niniejsze rozporządzenie obejmowało emisje z transportu morskiego w możliwie spójny sposób, istotne znaczenie ma również skupienie się na kwestiach zasadniczych oraz ograniczenie kosztów wdrożenia i obciążeń administracyjnych. Podobnie przedsiębiorstwa nie powinny być zobowiązane do publikowania poufnych informacji handlowych, które mogą wprowadzać w błąd. Dlatego też sprawozdawca proponuje wyłączyć prace transportowe z zakresu innych informacji istotnych dla klimatu, ponieważ prace te nie są związane z pomiarem emisji. Z powodu wysokich cen paliwa na rynku transportu morskiego istnieją już bardzo silne zachęty do zwiększania efektywności energetycznej, a efektywność energetyczna prac transportowych w rzeczywistości jest znacznie bardziej skomplikowaną kwestią, której nie można określić bez znajomości specyficznych warunków rynkowych wymuszających decyzje podejmowane przez właścicieli i operatorów statków. Bez wiedzy o dostępnych ładunkach, ich masie w stosunku do wagi, bez znajomości warunków pogodowych, odpowiednich cen, ograniczeń geograficznych i innych, ram czasowych dostawy itd. nie można określić rzeczywistej efektywności energetycznej rejsu i jego wpływu na interes społeczny. Przeciwnie, częściowe publikowanie takich głównych informacji może wprowadzać społeczeństwo w błąd co do rzeczywistej efektywności energetycznej i wywoływać niepotrzebne kontrowersje.