



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

2013/0224(COD)

20.1.2014

OPINIA

Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

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

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Marita Ulvskog

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje przedstawiony przez Komisję wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego.

Zwalnianie międzynarodowej żeglugi morskiej z unijnego zobowiązania do redukcji emisji stanowi nadal poważny problem. Wyłączenie jednego rodzaju transportu z zakresu polityki przeciwdziałania zmianie klimatu jest nieuzasadnione, dlatego też Komisja – mimo braku międzynarodowego porozumienia w tej sprawie – powinna była już zaproponować środki redukcji emisji w tym sektorze. Pomimo wieloletnich wysiłków proces IMO nie przyniósł odpowiednich rezultatów. Polityka unijna w tej dziedzinie jest niewystarczająca, należy zatem podnieść poprzeczkę.

Środki proponowane w niniejszym rozporządzeniu są niezbędne, aby móc wypracować konkretne zobowiązania ze strony żeglugi międzynarodowej w zakresie ograniczenia emisji, a także by jak najszybciej opracować odpowiednie środki rynkowe.

Sprawozdawczyni uważa, że procesowi IMO powinno się dać jeszcze jedną szansę, jeżeli jednak do 31 grudnia 2015 r. nie zostanie podpisana umowa międzynarodowa w tej sprawie określająca zobowiązania w zakresie ograniczenia emisji, Komisja powinna przedłożyć wniosek ustawodawczy dotyczący ograniczania emisji i środków w tym względzie.

Sprawozdawczyni jest zdania, że zaproponowany termin czasowe wejścia w życie i wdrożenia niniejszego rozporządzenia jest zbyt odległy. Proponuje ona zatem skrócenie tego terminu w taki sposób, aby odzwierciedlały one wagę szybkiego działania w kwestiach klimatycznych.

Komisja proponuje wyłączenie z zakresu omawianego tu rozporządzenia statków o pojemności powyżej 5000 ton brutto. Brak jednak uzasadnienia takiego wyłączenia. Sprawozdawczyni proponuje zatem skreślenie tego wyłączenia.

Uważa ona ponadto, że w rozporządzeniu powinno się premiować te metody określania emisji, które mają największy potencjał zapewnienia prawidłowych danych, a także które będą odpowiednim bodźcem do obniżenia poziomu emisji przez statki, których to dotyczy. Dlatego też proponuje się, by przedsiębiorstwa, których dotyczy rozporządzenie, mogły wybrać albo przepływomierze na potrzeby zachodzących procesów spalania, albo bezpośrednie pomiary emisji.

POPRAWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Pakiet klimatyczno-energetyczny¹⁷, w którym wzywa się do zapewnienia wkładu w redukcję emisji **wszystkie sektory** gospodarki, w tym międzynarodową żeglugę morską, przewiduje wyraźny mandat: „W przypadku gdy do dnia 31 grudnia 2011 r. państwa członkowskie nie zatwierdzą żadnego porozumienia międzynarodowego w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, którego cele obejmą redukcję emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego, lub Wspólnota nie zatwierdzi żadnego takiego porozumienia w ramach UNFCCC, Komisja powinna przedstawić 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. Wniosek taki powinien minimalizować wszelkie negatywne skutki dla konkurencyjności Wspólnoty, uwzględniając jednocześnie potencjalne korzyści środowiskowe”.

¹⁷ Decyzja nr 406/2009/WE i dyrektywa 2009/29/WE.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1) Pakiet klimatyczno-energetyczny¹⁷, którego autorzy domagają się wkładu w redukcję emisji **ze strony wszystkich sektorów** gospodarki z wyjątkiem międzynarodowej żeglugi morskiej, przewiduje **jednak** wyraźny mandat: „W przypadku gdy do dnia 31 grudnia 2011 r. państwa członkowskie nie zatwierdzą żadnego porozumienia międzynarodowego w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, którego cele obejmą redukcję emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego, lub Wspólnota nie zatwierdzi żadnego takiego porozumienia w ramach UNFCCC, Komisja powinna przedstawić 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. Wniosek taki powinien minimalizować wszelkie negatywne skutki dla konkurencyjności Wspólnoty, uwzględniając jednocześnie potencjalne korzyści środowiskowe”.

¹⁷ Decyzja nr 406/2009/WE i dyrektywa 2009/29/WE.

Poprawka

(1a) Międzynarodowa żegluga morska pozostaje jedynym sektorem transportu nieujętych w zobowiązaniu Unii

dotyczącym redukcji emisji gazów cieplarnianych. Zgodnie z oceną skutków towarzyszącą wnioskowi dotyczącemu niniejszego rozporządzenia unijne emisje dwutlenku węgla z międzynarodowej żeglugi morskiej wzrosły o 48% między 1990 a 2008 r.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1b) W białej księdze Komisji w sprawie transportu z 2011 r. wyznaczono dla unijnej międzynarodowej żeglugi morskiej cel redukcji emisji o 40% w 2050 r. w porównaniu z 2005 r.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) W lipcu 2011 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła środki operacyjne i techniczne, w szczególności wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej dla nowych statków oraz plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP), które zapewnią poprawę pod względem ograniczenia oczekiwanego wzrostu emisji gazów cieplarnianych, lecz same te środki nie mogą doprowadzić do koniecznego ograniczenia bezwzględnych wielkości emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowej żeglugi morskiej, aby można było kontynuować dążenia do realizacji celu na skalę światową, jakim jest ograniczenie wzrostu temperatury na

(2) W lipcu 2011 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła środki operacyjne i techniczne, w szczególności wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej dla nowych statków oraz plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP), które zapewnią poprawę pod względem ograniczenia oczekiwanego wzrostu emisji gazów cieplarnianych, lecz same te środki nie mogą doprowadzić do koniecznego ograniczenia bezwzględnych wielkości emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowej żeglugi morskiej, aby można było kontynuować dążenia do realizacji celu na skalę światową, jakim jest ograniczenie wzrostu temperatury na świecie do 2°C. ***Nawet biorąc pod uwagę***

świecie do 2°C.

te środki IMO, przewidywania dotyczące handlu światowego wskazują, że unijne emisje z żeglugi wzrosną do 2050 r. o dodatkowe 51% w porównaniu z poziomami z 2010 r., co pokazuje, że konieczne są dodatkowe środki.

Poprawka 5

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

skreślony

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(24a) Unia nie określiła celów redukcji emisji dla międzynarodowej żeglugi morskiej w oczekiwaniu na światowe porozumienie. Światowe zobowiązanie byłoby bardziej wskazane niż jednostronne działanie Unii, gdyż jego szerszy zasięg miałby większy wpływ na redukcję emisji.

Poprawka

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24b) Unia nie określiła jeszcze celów redukcji emisji CO₂ dla międzynarodowej żeglugi morskiej, ponieważ lepszym rozwiązaniem w tym obszarze byłoby światowe porozumienie w ramach IMO. Jeżeli jednak osiągnięcie porozumienia na poziomie światowym nie będzie możliwe przed końcem 2015 r., Komisja Europejska powinna dokonać oceny możliwości wyznaczenia ogólnounijnego celu redukcji emisji CO₂ dla międzynarodowej żeglugi morskiej oraz ustanowienia ewentualnych mechanizmów wsparcia.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

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 CO₂ ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji 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

skreślony

zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

skreślony

²³ Dz.U. L 23 z 18.9.2012, s. 49.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

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

o propagowaniu redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Poprawka 11

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

Poprawka 12

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 odniesieniu do emisji **CO₂** z procesów spalania paliw **podczas przebywania statku na morzu oraz postoju w porcie**. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.

Poprawka 13

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

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 w pojemności powyżej 5 000 GT.

wybraną na potrzeby monitorowania i raportowania emisji oraz innych informacji istotnych dla klimatu w odniesieniu do każdego swojego statku o pojemności powyżej 5000 GT.

Poprawka 14

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.

Poprawka 15

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

Poprawka 16

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

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do

Poprawka

skreślony

określania i rejestrowania przewożonego ładunku oraz liczby pasażerów, w stosownych przypadkach;

Poprawka 17

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 18

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.

Poprawka 19

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*

Poprawka

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

na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami;

paliwa;

Poprawka 20

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) pokonaną odległość;

skreślona

Poprawka 21

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) czas spędzony na morzu;

skreślona

Poprawka 22

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

f) przewożony ładunek;

skreślona

Poprawka 23

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) prace transportowe.

skreślona

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – akapit drugi (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W drodze odstępstwa od przepisów akapitu pierwszego statki, których działanie wchodzi wyłącznie w zakres niniejszego rozporządzenia, są zwolnione z monitorowania emisji w odniesieniu do jednego rejsu.

Poprawka 25

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;

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

g) całkowitą pokonaną odległość;

skreślona

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

h) łączny czas spędzony na morzu;

skreślona

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

i) prace transportowe ogółem;

skreślona

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera j

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

j) średnią efektywność energetyczną.

skreślona

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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 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.

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 **CO₂** 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 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. 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.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 2 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) obliczenia skutkujące ustaleniem efektywności energetycznej.

Poprawka

skreślona

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18

Tekst proponowany przez Komisję

Począwszy od dnia 30 czerwca **2019** r., na pokładach statków przypluwających 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 przypluwających 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 34

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 prześlą 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 prześlą te przepisy do wiadomości Komisji, którą zobowiązane są informować o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.

Poprawka 35

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

skreślona

Poprawka 36

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

Poprawka 37

**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

Poprawka 38

**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 **CO₂** z transportu morskiego.

Poprawka 39

**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 *zobowiązuje się do niezwłocznego przedstawienia wniosku w sprawie uwzględnienia uzgodnionych przepisów międzynarodowych w prawie wspólnotowym.*

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 23

skreślony

Przekazanie uprawnień

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.

Uzasadnienie

Oczekując na międzynarodowe porozumienie w sprawie przyjęcia środków na szczeblu światowym, nie należy zezwalać Komisji na pominięcie współprawodawców poprzez zastosowanie przekazanych uprawnień oraz nadmiernych uprawnień wykonawczych.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 24

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 24

skreślony

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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.

2. Parlament Europejski lub Rada mogą w każdej chwili cofnąć decyzję o przekazaniu uprawnień określonych w art. 23. Decyzja o cofnięciu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Decyzja staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

3. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

4. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 23 wchodzi w życie tylko pod warunkiem, że w okresie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu, lub pod warunkiem, że przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Okres ten podlega przedłużeniu o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Uzasadnienie

Oczekując na międzynarodowe porozumienie w sprawie przyjęcia środków na szczeblu światowym, nie należy zezwalać Komisji na pominięcie współprawodawców poprzez zastosowanie przekazanych uprawnień oraz nadmiernych uprawnień wykonawczych.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 25

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 25

skreślony

Akty wykonawcze

1. Komisję wspiera komitet ustanowiony na podstawie art. 8 decyzji 93/389/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Uzasadnienie

Oczekując na międzynarodowe porozumienie w sprawie przyjęcia środków na szczeblu światowym, nie należy zezwalać Komisji na pominięcie współprawodawców poprzez zastosowanie przekazanych uprawnień oraz nadmiernych uprawnień wykonawczych.

Poprawka 43

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.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

PROCEDURA

Tytuł	Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiana rozporządzenia (UE) nr 525/2013
Odsyłacze	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 4.7.2013
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 4.7.2013
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Marita Ulvskog 4.9.2013
Data przyjęcia	9.1.2014
Wynik głosowania końcowego	+ : 24 - : 14 0 : 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jerzy Buzek, Elisabetta Gardini, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Seán Kelly, Zofija Mazej Kukovič, Vladko Todorov Panayotov, Lambert van Nistelrooij
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Sandrine Bélier, Jean Lambert