



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A7-0080/2014**

31.1.2014

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

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) 480 – 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 skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. 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 .....	45
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII.....	48
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI .....	67
PROCEDURA.....	96



## 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) 480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013) 480),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym 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 16 października 2013 r.<sup>1</sup>,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - 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 (A7-0080/2014),
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> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji **dwutlenku węgla** z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013.

*Poprawka*

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji **gazów cieplarnianych** z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013.

## 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 dwutlenku węgla (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).***

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 1 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1b) Międzynarodowa żegluga morska pozostaje jedynym rodzajem transportu nieujętych w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Według oceny skutków towarzyszącej wnioskowi dotyczącemu niniejszego rozporządzenia unijne emisje CO<sub>2</sub> z międzynarodowej żeglugi morskiej wzrosły***

w okresie między 1990 a 2007 r. o 48%.

#### **Poprawka 4**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

#### **Poprawka 5**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1d) 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.*

## **Poprawka 6**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1e) W białej księdze Komisji z 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” wezwano do redukcji do 2050 r. emisji z transportu morskiego o 40% (w miarę możliwości o 50%) w porównaniu z rokiem 2005 poprzez zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”.*

## **Poprawka 7**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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



## Poprawka 8

### 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 9

### 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*

(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.

*Poprawka*

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest **wdrożenie środka rynkowego, tj. ustalenie cen uprawnień do emisji lub nałożenie opłat, co wymaga utworzenia** systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji **gazów cieplarnianych** w oparciu o zużycie paliwa przez statki. **Gromadzenie danych dotyczących takich emisji stanowi pierwszy etap** wieloetapowego podejścia, **uzasadnionego koniecznością ograniczania tych emisji**, ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. **Publiczny dostęp do danych dotyczących emisji przyczyni się do usunięcia barier rynkowych uniemożliwiających wprowadzanie wielu środków o ujemnych kosztach, które powodowałyby ograniczenie emisji z tego**

sektora.

## Poprawka 10

### 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.

## Poprawka 11

### 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**, ponieważ system taki przyczyni się do zniesienia barier rynkowych, **zwłaszcza**

*Poprawka*

(7) Oczekuje się, że wprowadzenie unijnego systemu MRW umożliwi redukcję emisji gazów cieplarnianych, ponieważ system taki przyczyni się do zniesienia barier rynkowych. Takie zmniejszenie kosztów transportu powinno ułatwić międzynarodowy obrót handlowy. Ponadto rzetelny system MRW to warunek wstępny zastosowania jakiegokolwiek

*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.

środka rynkowego czy **innych środków mających na celu zapewnienie lepszej podstawy stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”** zarówno na poziomie UE, jak i w wymiarze ogólnoświatowym. **Ze względu na międzynarodowy charakter transportu morskiego preferowaną i najskuteczniejszą metodą redukcji emisji z międzynarodowego transportu morskiego byłoby podejście uzgodnione na szczeblu 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.

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Monitorowaniem należy objąć wszystkie rejsy wewnętrzne, 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 pływają.

*Poprawka*

(8) Monitorowaniem należy objąć wszystkie rejsy wewnętrzne, 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 **i technologii alternatywnych, np. infrastruktury umożliwiającej podłączenie 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.

### *Uzasadnienie*

*W miastach portowych emisje ze statków są źródłem znacznej części zanieczyszczeń. Podłączenie stojących w porcie statków do sieci elektrycznej umożliwiłoby wyłączenie silników, a tym samym obniżenie poziomu zanieczyszczeń. Technologia ta jest już w pełni opracowana i posiada, poza swoim potencjałem przemysłowym, liczne zalety w odniesieniu do środowiska.*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8a) Z uwagi na geograficzny zakres stosowania i wynikającą z niego konieczność monitorowania emisji gazów cieplarnianych poza obszarem podlegającym jurysdykcji państw członkowskich oraz biorąc pod uwagę, że uwzględnić należy przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedziby na całym świecie, Komisja powinna odpowiednio wcześniej i w stosowny sposób powiadomić państwa trzecie, aby uzyskać jak największą międzynarodową aprobatę.*

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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, ponieważ dane dotyczące sprzedaży paliwa nie pozwalają odpowiednio i dokładnie oszacować zużycia paliwa w tym zakresie z uwagi na dużą pojemność zbiorników w statkach.

(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 w zakresie 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.

### 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 15

### 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 **inne** ważne informacje, **aby** dokładniej przeanalizować czynniki warunkujące powstawanie emisji, **dostosować** unijny system MRW do inicjatyw międzynarodowych **w ramach IMO** na rzecz wprowadzenia norm efektywności dla istniejących statków, obejmujących też środki operacyjne, jak również **przyczynić** się do zniesienia barier **rynkowych** związanych z brakiem informacji.

## Poprawka 16

### 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 morskogo**, przepisy w sprawie MRW

*Poprawka*

(12) Aby **zapewnić spójność unijnego systemu MRW z obowiązującym prawem międzynarodowym, w szczególności z załącznikiem VI do konwencji MARPOL**, przepisy w sprawie MRW należy stosować **do statków o pojemności równej lub przekraczającej 400 GT**. Ten niedyskryminacyjny próg, **którego stosowanie powinno wiązać się z jak najmniejszymi obciążeniami**

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.*

*administracyjnymi właścicielami i operatorów statków, zapewniłby uwzględnienie wszystkich istotnych emitentów, stworzyłby równe warunki działania i przyczyniłby się do osiągnięcia porozumienia w sprawie MRW w skali międzynarodowej.*

#### **Poprawka 17**

##### **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 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.*

*Poprawka*

*skreślony*

#### **Poprawka 18**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(16) Aby uniknąć wymogów dotyczących*

*Poprawka*

*(16) Unijny system MRW stwarza*

*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.*

*możliwość zapewnienia spójnej z przepisami w innych sektorach regulacji sektora żeglugi morskiej, konieczne jest zatem objęcie unijnym systemem MRW monitorowania NO<sub>x</sub>, które przewidziano również w załączniku VI do konwencji MARPOL.*

## **Poprawka 19**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(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 20**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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

(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 zasadnicze znaczenie mają 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

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 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

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 339/93<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

## Poprawka 21

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

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



## Poprawka 22

### 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 Komisję<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

## Poprawka 23

### 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

*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 Komisję<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

*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 realizacja celów wyznaczonych w białej księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”*, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający w drodze

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.

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 24

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

## Poprawka 25

### 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

*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 26**

### **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 27**

### **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 28**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne,

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*

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.

*Poprawka*

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

*Poprawka*

e) „weryfikator” oznacza podmiot prawny prowadzący działania weryfikacyjne,

akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą na podstawie rozporządzenia (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>26</sup> oraz niniejszego rozporządzenia;

---

<sup>26</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

akredytowany przez krajową jednostkę akredytującą na podstawie rozporządzenia (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>26</sup> oraz niniejszego rozporządzenia, **lub agencję odpowiedzialną za system modelowania w zakresie monitorowania emisji ze statków;**

---

<sup>26</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

### Uzasadnienie

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

### Poprawka 29

#### 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 gazów cieplarnianych powstających w wyniku** zużycia paliwa, **pokonanej odległości, możliwości podłączenia stojących w porcie statków do sieci elektrycznej** oraz efektywności energetycznej statków, umożliwiające analizę tendencji w zakresie emisji oraz **wskazujące osiągnięcia żeglugowe;**

### Poprawka 30

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

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

j) „zachowawczy” oznacza, że zbiór założeń zdefiniowano w sposób zapobiegający niedoszacowaniu rocznej wielkości emisji lub przeszacowaniu odległości **lub wielkości przewożonego ładunku;**

##### *Poprawka*

j) „zachowawczy” oznacza, że zbiór założeń zdefiniowano w sposób zapobiegający niedoszacowaniu rocznej wielkości emisji lub przeszacowaniu odległości;

### **Poprawka 31**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

**skreślona**

### **Poprawka 32**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**la) „statek stojący w porcie” oznacza statek, który jest w bezpieczny sposób zacumowany lub zakotwiczony w porcie Unii podczas załadunku, rozładunku lub zakwaterowania pasażerów, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku;**

### **Poprawka 33**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**lb) „klasa lodowa” oznacza oznaczenie nadane statkowi przez administrację lub organizację uznaną przez administrację, wskazujące, że statek został zaprojektowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem.**

## Poprawka 34

### 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 35

### 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 36

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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 wypływającego z takiego portu, zgodnie z przepisami ust. 2–6.

*Poprawka*

2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób kompletny i w odniesieniu do emisji **CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>** z procesów spalania paliw, **w czasie 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*

**6a. Przy późniejszym monitorowaniu i raportowaniu przedsiębiorstwa uwzględniają zalecenia zawarte w**

### **Poprawka 37**

#### **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 **400 GT** zgodnie z metodami określonymi w załączniku I.

### **Poprawka 38**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Jeżeli osiągnięte zostanie międzynarodowe porozumienie w sprawie monitorowania emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, Komisja dokona przeglądu metod określonych w załączniku I i jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 dotyczących w stosownym przypadku zmiany tego załącznika w celu określenia wykorzystania przepływomierzy do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania i bezpośrednich pomiarów emisji.*

### **Poprawka 39**

**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 40**

**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 41**

**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*

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 **400 GT**.

*Poprawka*

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

*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;*

#### **Poprawka 42**

##### **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;

#### **Poprawka 43**

##### **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*

#### **Poprawka 44**

##### **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 akwenach pokrytych lodem;*

## Poprawka 45

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*j) datę ostatniej zmiany planu monitorowania.*

*Poprawka*

*skreślona*

## Poprawka 46

### 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;*

## Poprawka 47

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Przedsiębiorstwa zobowiązane są korzystać ze standardowych szablonów planów monitorowania. **Przepisy techniczne ustanawiające** szablony planów monitorowania, o których mowa w ust. 1 **określa się w aktach wykonawczych. Komisja przyjmuje te akty wykonawcze zgodnie z procedurą określoną w art. 25 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.**

*Poprawka*

4. Przedsiębiorstwa zobowiązane są korzystać ze standardowych szablonów planów monitorowania. **Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 w celu określenia przepisów technicznych ustanawiających** szablony planów monitorowania, o których mowa w ust. 1. **Te szablony są możliwie najprostsze i nie pociągają za sobą zbędnej biurokracji.**

## Poprawka 48

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2 – 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.*

#### **Poprawka 49**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) w przypadku zmiany własności statku;

*Poprawka*

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

#### **Poprawka 50**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Monitorowanie może zostać zawieszono w okresach, w których statek uczestniczy w działaniach w sytuacjach nadzwyczajnych, w tym w akcjach ratowania życia.*

#### **Poprawka 51**

##### **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*

*Poprawka*

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

*obszarami;*

### **Poprawka 52**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

c) emitowany CO<sub>2</sub>;

c) emitowany CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub>;

### **Poprawka 53**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*f) przewożony ładunek;*

*skreślona*

### **Poprawka 54**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fa) efektywność energetyczną określoną w załączniku II;*

### **Poprawka 55**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*g) prace transportowe*

*skreślona*

## **Poprawka 56**

### **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 zawieszane z powodu sytuacji nadzwyczajnych, takich jak akcje ratowania życia, wraz z ich opisem;*

## **Poprawka 57**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*W przypadku żeglugi dalekomorskiej z zawijaniem do szeregu portów Unii etap europejski należy uznawać za jeden rejs.*

## **Poprawka 58**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 b (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 każdego rejsu.*

## **Poprawka 59**

## Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

### Artykuł 10

Monitorowanie w okresach rocznych

Przyjmując za podstawę plan monitorowania zatwierdzony zgodnie z art. 13 ust. 1, przedsiębiorstwo monitoruje zgodnie z załącznikiem I część A i załącznikiem II poniższe parametry w odniesieniu do każdego statku i każdego roku kalendarzowego:

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**;

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

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

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

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

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

g) całkowitą pokonaną odległość;

h) łączny czas spędzony na morzu;

**i) prace transportowe ogółem;**

j) średnią efektywność energetyczną.

*Poprawka*

### Artykuł 10

Monitorowanie w okresach rocznych

Przyjmując za podstawę plan monitorowania zatwierdzony zgodnie z art. 13 ust. 1, przedsiębiorstwo monitoruje zgodnie z załącznikiem I część A i załącznikiem II poniższe parametry w odniesieniu do każdego statku i każdego roku kalendarzowego:

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

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

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

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

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

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

g) całkowitą pokonaną odległość;

h) łączny czas spędzony na morzu **i czas postoju w porcie**;

j) średnią efektywność energetyczną.

## Poprawka 60

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(iia) klasę lodową statku,*

## Poprawka 61

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

## Poprawka 62

### 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;

## Poprawka 63

### 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.*

## Poprawka 64

### 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*

5. W szczególności weryfikator musi upewnić się, czy podane w raporcie emisji poziomy emisji oraz *inne 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 *inne istotne* informacje są spójne z danymi obliczonymi na podstawie innych źródeł, zgodnie z załącznikami I i II.

## Poprawka 65

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*7a. Jeżeli weryfikator określił obszary działania przedsiębiorstwa, które należy usprawnić, jeśli chodzi o monitorowanie i raportowanie emisji, w tym w odniesieniu do osiągnięcia większej dokładności i zwiększenia efektywności monitorowania i raportowania, podaje w sprawozdaniu z weryfikacji zalecenia dotyczące ulepszeń.*

## Poprawka 66

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem*

*skreślony*



*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.*

*Uzasadnienie*

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

**Poprawka 67**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*3a. Podczas wizyt i inspekcji prowadzonych przez EMSA w celu monitorowania wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu EMSA będzie również monitorować stosowanie ust. 1, 2 i 3 przez właściwe organy państw członkowskich oraz złożyć Komisji sprawozdanie w tej sprawie.*

*Uzasadnienie*

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

**Poprawka 68**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 20 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie ustanawiają

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 odstrasżające. 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 69

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

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 odstrasżające. 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. Co roku do dnia 30 czerwca Komisja udostępnia do wiadomości publicznej **roczne** 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<sup>1a</sup> Parlamentu Europejskiego i Rady.**

---

<sup>1a</sup> *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).*

## Poprawka 70

### 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*

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

## Poprawka 71

### 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, *jeżeli ma zastosowanie do danego rodzaju statku*);

## Poprawka 72

### 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>*;

## Poprawka 73

### 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*

*skreślona*

## Poprawka 74

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

**skreślona**

## Poprawka 75

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## Poprawka 76

### 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 **oraz zapewnić zgodność z odpowiednimi uregulowaniami międzynarodowymi określonymi przez IMO.**

## Poprawka 77

## Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23

*Tekst proponowany przez Komisję*

### Artykuł 23

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.

## Poprawka 78

### 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*

### Artykuł 23

Przekazanie uprawnień

***Komisja jest uprawniona do przyjęcia*** aktów delegowanych ***dotyczących uzupełnienia i zmiany*** przepisów załączników I i II w celu uwzględnienia aktualnych dostępnych dowodów naukowych, ***a także dostosowania załączników do odpowiednich uregulowań międzynarodowych ustalonych przez IMO, aby zapewnić zgodność z uregulowaniami międzynarodowymi, określić najbardziej dokładne i efektywne metody*** monitorowania emisji oraz ***poprawić stopień*** dokładności wymaganych informacji dotyczących monitorowania i raportowania emisji. ***Powierzenie Komisji tych uprawnień podlega warunkom określonym*** w art. 24 ***wyłącznie*** w stopniu, w jakim dotyczy on elementów niniejszego rozporządzenia innych niż istotne.

*Poprawka*

1. Uprawnienia do ***przyjęcia*** aktów delegowanych, ***o których mowa*** w art. 5 ***ust. 1a, art. 6 ust. 4, art. 15, 16 i 23, powierza się Komisji*** na okres ***pięciu lat od [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same***

*okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.*

## Poprawka 79

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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 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.

*Poprawka*

2. *Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 1a, art. 6 ust. 4, art. 15, 16 i 23, może w dowolnym momencie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Radę*. Decyzja o *odwołaniu* kończy przekazanie *określonych w niej* uprawnień. Decyzja o *odwołaniu* staje 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.

## Poprawka 80

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

4. Akt delegowany przyjęty *na podstawie art. 5 ust. 1a, art. 6 ust. 4, art. 15, 16 i 23* wchodzi w życie tylko, *jeśli* ani Parlament Europejski, ani Rada nie *wyraziły* sprzeciwu *w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie* lub *jeśli* przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada *poinformowały* Komisję, że nie *wniosą* sprzeciwu. *Termin ten przedłuża się* o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub

## Poprawka 81

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 26 – ustęp 2

Rozporządzenie (UE) nr 525/2013

Artykuł 21 a – ustępy 1 do 3

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

2. Dodaje się art. 21a w brzmieniu:

„Artykuł 21a

Raportowanie emisji z transportu morskiego

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

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

(3) Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia struktury, formatu i procesu zgłaszania przez państwa członkowskie emisji CO<sub>2</sub> 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*

2. Dodaje się art. 21a w brzmieniu:

„Artykuł 21a

Raportowanie emisji z transportu morskiego

(1) Państwa członkowskie zgłaszają Komisji do dnia 15 stycznia każdego roku („rok X”) emisje CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> z transportu morskiego w odniesieniu do roku X-2 zgodnie z art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr XXXX/XXXX.

(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 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.

(3) Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia struktury, formatu i procesu zgłaszania przez państwa członkowskie emisji CO<sub>2</sub> *i* NO<sub>x</sub> 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 82**

### **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 ulepsza tę ocenę przez odniesienie się do postępów naukowych i danych o ruchu statków.*

## **Poprawka 83**

### **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.*

## **Poprawka 84**

### **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 85

### 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.*

## Poprawka 86

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt B – ustęp 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.*

## Poprawka 87

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ba) w razie dostępności – gęstość zmierzoną w ramach analizy badawczej przeprowadzonej w akredytowanym laboratorium badania paliw.*

## Uzasadnienie

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

### Poprawka 88

#### 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 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 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 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.

### Poprawka 89

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – punkt 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.

## **Poprawka 90**

### **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 CO<sub>2</sub> porównuje się z książką zapisów olejowych statku i kwitami bunkrowymi w celu wykrycia i skorygowania ewentualnych rozbieżności.***

## **Poprawka 91**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***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.***

***skreślony***

## **Poprawka 92**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część A – akapit piąty**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

***skreślony***

## Poprawka 93

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt B – akapit trzeci

*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:

zużycie paliwa na pokonaną odległość =  
łączne zużycie paliwa w skali roku / łączna  
pokonana odległość

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

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

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

*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:

zużycie paliwa na pokonaną odległość =  
łączne zużycie paliwa w skali roku / łączna  
pokonana odległość

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

## 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 inne 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 żegludzie morskiej, które wpływają do portów UE-27 i wypływają z nich, udział ten może wynieść w przypadku CO<sub>2</sub> nawet 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.

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 węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (COM(2013) 480 – C7-0201/2013 - 2013/0224(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Marita Ulvskog

### **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 zobowiązanie 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-energetyczny<sup>17</sup>, 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

*Poprawka*

(1) Pakiet klimatyczno-energetyczny<sup>17</sup>, **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”.

---

<sup>17</sup> Decyzja nr 406/2009/WE i dyrektywa 2009/29/WE.

minimalizować wszelkie negatywne skutki dla konkurencyjności Wspólnoty, uwzględniając jednocześnie potencjalne korzyści środowiskowe”.

---

<sup>17</sup> Decyzja nr 406/2009/WE i dyrektywa 2009/29/WE.

## **Poprawka 2**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) Międzynarodowa żegluga morska pozostaje jedynym sektorem transportu nieuwjętym 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*

(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.

*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 świecie do 2°C. ***Nawet biorąc pod uwagę 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***

*Poprawka*

***skreślony***

*związanych z brakiem informacji.*

## **Poprawka 6**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 24 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(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 7**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 24 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(24b) Unia nie określiła jeszcze celów redukcji emisji CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.**

**skreślony**

## **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 Komisję<sup>23</sup>.**

**skreślony**

## Poprawka 10

### 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 wypływających 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 dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO<sub>2</sub> 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

*Poprawka*

2. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w odniesieniu do emisji **CO<sub>2</sub>** z procesów spalania paliw **podczas przebywania statku na morzu oraz postoju**

stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.

**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 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 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*

*Poprawka*

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

**skreślony**

#### **Poprawka 16**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(ii) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przewożonego ładunku oraz liczby pasażerów, w stosownych przypadkach;**

**skreślony**

#### **Poprawka 17**

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

#### **Poprawka 18**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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 i w okresach rocznych, stosując w tym celu właściwą metodę

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.

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 na obszarach kontroli emisji i poza tymi obszarami*;

*Poprawka*

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

### **Poprawka 20**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*d) pokonaną odległość;*

*Poprawka*

*skreślona*

### **Poprawka 21**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*e) czas spędzony na morzu;*

*Poprawka*

*skreślona*

### **Poprawka 22**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*f) przewożony ładunek;*

*Poprawka*

*skreślona*

### **Poprawka 23**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

**g) prace transportowe.**

*Poprawka*

**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*

**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 w sumie paliwa;**

### **Poprawka 26**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

**g) całkowitą pokonaną odległość;**

*Poprawka*

**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 **CO<sub>2</sub>** 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 **CO<sub>2</sub>** 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 **CO<sub>2</sub>** 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 przekażą 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 36**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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.

*Poprawka*

***skreślona***

*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 *CO<sub>2</sub>* 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 z transportu morskiego, Komisja *zobowiązana jest poddać niniejsze rozporządzenie przeglądowi, proponując w stosownych przypadkach wprowadzenie do niego zmian*.

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

<b>Tytuł</b>	Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiana rozporządzenia (UE) nr 525/2013
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013) 480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 4.7.2013
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 4.7.2013
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Marita Ulvskog 4.9.2013
<b>Data przyjęcia</b>	9.1.2014
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+ :                   24 - :                   14 0 :                   1
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	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
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	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
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Sandrine Bélier, Jean Lambert

31.1.2014

## OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

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 węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (COM(2013) 480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Brian Simpson

### ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Z raportu grupy ekspertów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) za rok 2009 wynika, że w ostatnich latach emisje z międzynarodowego transportu morskiego wzrastały w szybkim tempie oraz że w związku z brakiem uregulowań oczekuje się, że do 2020 r. wzrosną one do 1,475 mln ton, a zatem będą stanowić 6% całkowitej wielkości światowych emisji CO<sub>2</sub>. W 2007 r. transport morski był odpowiedzialny za 2,7% całkowitej wielkości światowych emisji CO<sub>2</sub>.

Na szczeblu europejskim udział statków wpływających do portów 27 państw członkowskich lub je opuszczających stanowi do 30% światowych emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z transportu morskiego<sup>1</sup>. Europejska Agencja Środowiska wskazuje również, że transport morski odbywający się na wodach europejskich jest odpowiedzialny za dużą część emisji NO<sub>x</sub> (10–20%), SO<sub>2</sub> (10–25%) oraz łącznych emisji pyłu zawieszonego PM<sub>2.5</sub> (10–25%), przy czym blisko 70% wszystkich emisji skupia się w odległości do 400 km od linii brzegu. Badania epidemiologiczne wykazały, że emisje pochodzące z transportu morskiego niosą skutki zdrowotne, jako że blisko 50 000 osób rocznie umiera wyłącznie z powodu zanieczyszczenia powietrza powodowanego przez transport morski<sup>2</sup>.

Wprowadzenie przez Międzynarodową Organizację Morską w 2011 r. obowiązkowego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) dla niektórych kategorii nowych statków oraz obowiązkowe stosowanie planów zarządzania efektywnością

---

<sup>1</sup> Sprawozdanie techniczne EEA nr 4/2013 – The impact of international shipping on European air quality and climate forcing (Wpływ międzynarodowego transportu morskiego na jakość powietrza w Europie i wymuszanie zmian klimatu)

<sup>2</sup> Zob. [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011\\_06\\_01\\_stakeholder-event/item4.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf)

energetyczną statków (SEEMP) w istniejącej flocie jest pierwszym krokiem w kierunku ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego. Jednak, jak przyznała Komisja, środki te nie wystarczą, by odwrócić tendencję do wzrostu emisji CO<sub>2</sub> w transporcie morskim oraz by osiągnąć do 2050 r. cele w zakresie redukcji emisji o 40% (w miarę możliwości o 50%) w porównaniu z rokiem 2005, wyznaczone w białej księdze Komisji z 2011 r. zatytułowanej: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”.

## POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

### Poprawka 1

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

### Poprawka 2

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1b) W rezolucji Parlamentu w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i***

*zasobooszczędnego systemu transportu (2011/2096(INI)) wezwano do „ograniczeni[a] emisji CO<sub>2</sub> i substancji szkodliwych w żegludze w całej UE o 30%, do czego przyczynią się porozumienia IMO dotyczące wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej i plan zarządzania efektywnością energetyczną statków” oraz „do nadania wszystkim celom, o których mowa w niniejszym ustępie, charakteru priorytetowego i corocznego kontrolowania ich realizacji”;*

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Według danych IMO szczególnie 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 szczególnie 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 **lub nawet za korzyść netto dla sektora**, ponieważ mniejsze koszty paliwa zapewniają zwrot kosztów operacyjnych czy kosztów inwestycji.

### Poprawka 4

#### 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

*Poprawka*

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest **wdrożenie środka rynkowego, w którym** utworzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji CO<sub>2</sub> w oparciu o zużycie paliwa przez statki **stanowi pierwszy etap**

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

wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

## **Poprawka 5**

### **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, *na obecnym etapie tylko* 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**

### **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

*Poprawka*

(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, 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.

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. ***Ze względu na międzynarodowy charakter transportu morskiego preferowaną i najskuteczniejszą metodą redukcji emisji z międzynarodowego transportu morskiego byłoby podejście uzgodnione na szczeblu*** 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.

## **Poprawka 7**

### **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

*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 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 pływają.

statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają, **po upewnieniu się przez Komisję, że państwa trzecie nie zgłaszają żadnych zastrzeżeń.**

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(8a) Z uwagi na geograficzny zakres stosowania i związaną z nim potrzebę monitorowania emisji CO<sub>2</sub> poza obszarem podlegającym jurysdykcji państw członkowskich oraz uwzględnienie przedsiębiorstw mających siedzibę na całym świecie Komisja powinna wcześniej i w odpowiedni sposób informować państwa trzecie o systemie MRW, aby w możliwie jak największym stopniu uzyskać międzynarodową aprobatę.***

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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.

(11) Unijny system MRW powinien również **pozwalać 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 10

### 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 % 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.**

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

(13) Aby jeszcze bardziej ograniczyć obciążenia administracyjne właścicieli i operatorów statków, zasady monitorowania

*Poprawka*

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

*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.

należy ukierunkować na ***obecnym etapie tylko 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.

## Poprawka 12

### 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: 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. ***Po dwóch zamkniętych okresach sprawozdawczych Komisja powinna wydać zalecenia w zakresie metod monitorowania odnośnie do dokładności, znaczenia dla redukcji emisji, przystępności oraz obciążenia administracyjnego załogi.***

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Aby uniknąć wymogów dotyczących

*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.

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.

***Jeśli w przyszłości postęp techniczny umożliwi pomiary innych substancji warunkujących zmiany klimatu bez dodatkowych znacznych obciążeń dla właścicieli statków, substancje te powinny zostać również uwzględnione w systemie MRW. Komisja powinna informować Parlament Europejski o postępach technicznych w regularnych dwuletnich odstępach czasu.***

#### **Poprawka 14**

#### **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<sup>18</sup>.

*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 podmiotom czarterującym i innym zainteresowanym podmiotom z branży należy dostarczyć szczegółowe dane na temat szlaków, aby zapewnić zniesienie barier rynkowych i nagradzać najefektywniejsze statki.*** 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<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

---

<sup>18</sup> Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(23) Należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 525/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, istotnych dla zmiany klimatu<sup>22</sup> w celu ustanowienia wymogów dotyczących monitorowania i raportowania emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

---

<sup>22</sup> Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13-40.

#### *Poprawka*

(23) Należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 525/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, istotnych dla zmiany klimatu<sup>22</sup> w celu ustanowienia wymogów dotyczących monitorowania i raportowania *tylko* emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

---

<sup>22</sup> Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13-40.

## Poprawka 16

### 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 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.*

powinna poddać unijny system MRW przeglądowi w celu dostosowania go do systemu światowego.

## **Poprawka 17**

### **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 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.

*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, **na obecnym etapie, tylko** emisji CO<sub>2</sub> 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 zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

## **Poprawka 18**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(27) Cel zamierzonego działania, czyli monitorowanie, raportowanie i weryfikacja

*Poprawka*

(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.

*tylko* 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 19**

### **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 **2022 r.**, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem 1 lipca **2017 r.**,

### *Uzasadnienie*

*Przed przedsięwzięciem środków zbyt rygorystycznych pod względem biurokratycznym należy przewidzieć czas na ustanie obecnego kryzysu gospodarczego. Należy również zostawić czas przyszłemu Parlamentowi Europejskiemu i przyszłej Komisji na przeanalizowanie i ewentualną zmianę tych tekstów przed rozpoczęciem ich stosowania.*

## **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 wypływających 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, **na obecnym etapie, tylko emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>), który jak dotąd jest zdecydowanie najbardziej znaczącym gazem cieplarnianym emitowanym przez transport morski**, ze statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów, z myślą o propagowaniu redukcji emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego w sposób racjonalny pod względem kosztów.

## **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.

### *Uzasadnienie*

*Prawo międzynarodowe, w szczególności konwencja MARPOL VI ma zastosowanie do statków o pojemności równej lub przekraczającej 400 GT. Ponadto statki o pojemności 500 ton brutto są często promami pasażerskimi, które pływają np. wzdłuż wybrzeży lub między wyspami. Powinny one zatem zostać włączone w zakres przepisów.*

## Poprawka 22

### 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 **wyłącznie** uwalnianie CO<sub>2</sub> do atmosfery przez statki, o których mowa w art. 2;

## Poprawka 23

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**la) „klasa lodowa” oznacza symbol nadany statkowi przez administrację lub organizację uznawaną przez administrację, oznaczający, że statek jest dostosowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem.**

## Poprawka 24

### 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 **dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>)** z procesów spalania paliw. Przedsiębiorstwa zobowiązane są stosować właściwe środki mające na celu zapobieganie lukom w danych w okresie sprawozdawczości.

## Poprawka 25

### 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 w pojemności powyżej **400 GT**.

*Uzasadnienie*

*Mając na uwadze zdecydowane zobowiązanie instytucji UE do objęcia sektora żeglugi do 2013 r. unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, niedopuszczalne jest przyjęcie harmonogramu, który uniemożliwia przyjęcie konkretnych środków w krótkoterminowej perspektywie.*

**Poprawka 26**

**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 27**

**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, **klasą lodową statku** oraz nazwiskiem/nazwą właściciela;

## **Poprawka 28**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 6 – ustęp 3 – litera h – podpunkt iii a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(iii a) procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przebytej odległości i czasu żeglugi w akwenie z pokrywą lodową;***

## **Poprawka 29**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 6 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4. Przedsiębiorstwa zobowiązane są korzystać ze standardowych szablonów **planów** monitorowania. **Przepisy techniczne ustanawiające szablony** planów monitorowania, o których mowa w ust. 1 określa się w aktach **wykonawczych**. Komisja przyjmuje te akty **wykonawcze** zgodnie z procedurą określoną w art. 25 **ust. 2** niniejszego rozporządzenia.

4. Przedsiębiorstwa zobowiązane są korzystać ze standardowych szablonów, **aby przedstawić swoje plany** monitorowania. **Formę i treść szablonów** planów monitorowania, o których mowa w ust. 1 określa się w aktach **delegowanych**. **Szablony te są możliwie jak najprostsze i nie wiążą się z niepotrzebną biurokracją**. Komisja przyjmuje te akty **delegowane** zgodnie z procedurą określoną w art. 24 niniejszego rozporządzenia.

## Poprawka 30

### 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 **lub w przypadku transportu krótkodystansowego w okresach miesięcznych**, 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 31

### 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 do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub z takiego portu, **lub w przypadku transportu krótkodystansowego w okresach miesięcznych:**

## Poprawka 32

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

c) emitowany CO<sub>2</sub>;

c) *tylko* emitowany CO<sub>2</sub>;

### **Poprawka 33**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

e) *czas spędzony na morzu*;

e) *datę i godzinę rozpoczęcia i zakończenia okresów, podczas których monitorowanie zostało zawieszona w następstwie nadzwyczajnych sytuacji, takich jak działania ratujące życie*;

### **Poprawka 34**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

f) *przewożony ładunek*;

*skreślona*

### **Poprawka 35**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

ga) *datę i godzinę rozpoczęcia i zakończenia okresów, podczas których monitorowanie zostało zawieszona w następstwie nadzwyczajnych sytuacji, takich jak działania ratujące życie*.

#### *Uzasadnienie*

*Nie należy uwzględniać sytuacji nadzwyczajnych i sytuacji zagrożenia.*

## Poprawka 36

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. 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.***

## Poprawka 37

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

## Poprawka 38

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

## Poprawka 39

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

członkowskiego;

## Poprawka 40

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

## Poprawka 41

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

## Poprawka 42

### 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 43

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(iii a) klasę lodową statku,*

### Poprawka 44

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Raport emisji określony w art. 11 składa się, stosując automatyczne systemy i *formaty* elektronicznej wymiany *kompletnych* danych, *w tym* szablony elektroniczne.

1. *Aby ograniczyć obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw*, raport emisji określony w art. 11 składa się, stosując automatyczne systemy i *standardy* elektronicznej wymiany danych *oraz* szablony elektroniczne.

### Poprawka 45

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. *Przepisy techniczne ustanawiające format* wymiany danych *oraz szablony elektroniczne*, o których mowa w ust. 1, określa się w aktach *wykonawczych*. Komisja przyjmuje te akty *wykonawcze* zgodnie z procedurą określoną w art. 25 *ust. 2* niniejszego rozporządzenia.

2. *Ustalenia dotyczące przedstawiania danych Komisji, w tym standardy* wymiany danych *i format szablonów elektronicznych*, o których mowa w ust. 1, określa się w aktach *delegowanych*. Komisja przyjmuje te akty *delegowane* zgodnie z procedurą określoną w art. 24 niniejszego rozporządzenia.

### Poprawka 46

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Weryfikator niezwłocznie informuje Komisję i organ państwa bandery o wystawieniu dokumentu zgodności i przekazuje informacje określone w ust. 2 przy pomocy automatycznego systemu **oraz formatów** wymiany danych, **w tym** szablonów elektronicznych ustanowionych przez Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną w niniejszym rozporządzeniu.

*Poprawka*

4. Weryfikator niezwłocznie informuje Komisję i organ państwa bandery o wystawieniu dokumentu zgodności i przekazuje informacje określone w ust. 2 przy pomocy automatycznego systemu, **standardów** wymiany danych **oraz** szablonów elektronicznych ustanowionych przez Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną w niniejszym rozporządzeniu.

**Poprawka 47**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 17 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. **Przepisy techniczne ustanawiające format** wymiany danych **oraz szablony elektroniczne**, o których mowa w ust. 4, określa się w aktach **wykonawczych**. Komisja przyjmuje te akty **wykonawcze** zgodnie z procedurą określoną w art. 25 **ust. 2** niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

5. **Ustalenia dotyczące przedstawiania danych Komisji, w tym standardy** wymiany danych **i format szablónów elektronicznych**, o których mowa w ust. 4, określa się w aktach **delegowanych**. Komisja przyjmuje te akty **delegowane** zgodnie z procedurą określoną w art. 24 niniejszego rozporządzenia.

**Poprawka 48**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 18 – ustęp 1**

*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

*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.

przepisami art. 17.

## Poprawka 49

### 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 odstrasżające. 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 50

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*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 odstrasżające. 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.

## Poprawka 51

### 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*

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

## Poprawka 52

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## Poprawka 53

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja regularnie udostępnia IMO oraz innym ważnym organom międzynarodowym informacje na temat wdrażania niniejszego rozporządzenia w **celu ułatwienia procesu opracowywania w ramach IMO międzynarodowych przepisów** dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

*Poprawka*

1. Komisja regularnie udostępnia IMO oraz innym ważnym organom międzynarodowym informacje na temat wdrażania niniejszego rozporządzenia z **zamiarem dostosowania rozporządzenia do postępów w IMO** dotyczących monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego.

## Poprawka 54

### 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 55**

#### **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*

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 **i zapewnić jego dostosowanie do odpowiednich przepisów międzynarodowych ustanowionych przez IMO.**

*Poprawka*

***Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 zmieniającym załącznik I w celu dostosowania metod monitorowania do postępu naukowego i technicznego oraz standardów uznanych w skali międzynarodowej, tak by poprawić wiarygodność, ważność i dokładność danych dotyczących emisji.***

***Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 zmieniającym załącznik II w celu bardziej szczegółowego przedstawienia i dostosowania metod monitorowania informacji dotyczących klimatu do postępu naukowego i technicznego oraz***

*standardów uznanych w skali międzynarodowej, tak by poprawić wiarygodność, ważność i dokładność danych dotyczących emisji.*

## Poprawka 56

### 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 przyjmowania aktów delegowanych, **o których mowa** w art. 12a, 15, 16 i 23 **powierza się Komisji** na okres **siedmiu lat od [DD/MM/RRRR] [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż na dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwił się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

## Poprawka 57

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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 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

*Poprawka*

2. **Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12a, 15, 16 i 23, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.** Decyzja o **odwołaniu** kończy przekazanie określonych w **niej uprawnień.** Decyzja staje 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.

obowiązujących aktów delegowanych.

## **Poprawka 58**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

4. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. **12a, 15, 16 i 23** wchodzi w życie tylko wtedy, kiedy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub kiedy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Okres ten podlega przedłużeniu o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

## **Poprawka 59**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 27 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

### *Uzasadnienie*

*Aby przygotować wykonanie tego rozporządzenia w 2015 r., należy przewidzieć wystarczający okres na przygotowanie odpowiednich przepisów.*

## **Poprawka 60**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – punkt 1 – ustęp 1**

*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 z kwicie bunkrowym **(jeżeli jest 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.

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiana rozporządzenia (UE) nr 525/2013
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013) 480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 4.7.2013
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 4.7.2013
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Michael Cramer 11.9.2013
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	14.11.2013      20.1.2014
<b>Data przyjęcia</b>	21.1.2014
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+:                    28 -:                    11 0:                    3
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Vittorio Prodi

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiana rozporządzenia (UE) nr 525/2013	
<b>Odsyłacze</b>	COM(2013) 480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)	
<b>Data przedstawienia w PE</b>	28.6.2013	
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 4.7.2013	
<b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 4.7.2013	TRAN 4.7.2013
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Theodoros Skylakakis 5.9.2013	
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	28.11.2013	22.1.2014
<b>Data przyjęcia</b>	30.1.2014	
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 44 –: 6 0: 5	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Fabrizio Bertot, Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
<b>Data złożenia</b>	31.1.2014	