



Dokument z posiedzenia

A9-0419/2023

8.12.2023

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Vera Tax

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 wytłuszczonym drukiem i kursywą w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się wytłuszczonym 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 wytłuszczonym drukiem i kursywą. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu wytłuszczonym 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

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	4
UZASADNIENIE	28
ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY, OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI KOMISJI OPINIODACZEJ OTRZYMAŁA INFORMACJE	30
OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA.....	31
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	41
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	42

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0271),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0191/2023),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 20 września 2023 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Rybołówstwa,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0419/2023),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym].

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE²⁵ ustanowiono przepisy dotyczące systemu inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, w ramach którego kwalifikujące się statki zawijające do portów Unii poddaje się inspekcji w celu sprawdzenia, czy kompetencje załogi na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu i ochronie środowiska morskiego.

²⁵ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

Poprawka

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE²⁵ ustanowiono przepisy dotyczące systemu inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, w ramach którego kwalifikujące się statki zawijające do portów Unii poddaje się inspekcji w celu sprawdzenia, czy kompetencje **oraz warunki pracy i życia** załogi na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu i **na statku oraz o** ochronie środowiska morskiego.

²⁵ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Z uwagi na zobowiązanie państw członkowskich do ratyfikowania porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. państwa członkowskie, które jeszcze tego porozumienia nie ratyfikowały, powinny jak najszybciej rozpocząć proces ratyfikacji. Ponadto państwa członkowskie, które ratyfikowały już to porozumienie, powinny je niezwłocznie wdrożyć.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków (konwencja z Hongkongu) wejdzie w życie 26 czerwca 2025 r. Niniejsza dyrektywie powinna umożliwić jej egzekwowanie.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) Aby stworzyć równe warunki działania w całej Unii, lepiej jest najpierw transponować konwencje w dziedzinie rybołówstwa do wspólnotowego dorobku prawnego w celu utworzenia zharmonizowanego wspólnotowego systemu kontroli. Jednakże niektóre państwa członkowskie ratyfikowały już konwencje międzynarodowe, takie jak konwencja MOP nr 188 i konwencja STCW-F, i mają obowiązek stosowania środków kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5c) Bardzo ważne jest, aby państwa członkowskie, które nie ratyfikowały międzynarodowych konwencji w dziedzinie rybołówstwa, w szczególności konwencji MOP nr 188 i konwencji IMO

STCW-F i IMO CTA, uczyniły to jak najszybciej, aby uniknąć ryzyka, że państwa członkowskie będą stosować przepisy w różny sposób. Komisja powinna aktywnie zachęcać państwa członkowskie do ratyfikowania odpowiednich konwencji międzynarodowych i pomagać im w tym zakresie. Aby zapewnić zharmonizowane podejście do wdrażania tych zobowiązań międzynarodowych, należy je transponować na szczeblu UE, aby następnie ustanowić zharmonizowane podejście do kontroli tych zobowiązań, w tym zharmonizowane systemy inspekcji w zakresie kontroli i egzekwowania postanowień konwencji nr 188.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5d) Komisja powinna przeprowadzić dalszą ocenę i podjąć działania następcze w związku z ratyfikacją porozumień międzynarodowych zawierających zobowiązania dotyczące działalności połowowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący zharmonizowanej transpozycji tych zobowiązań międzynarodowych do prawa Unii, w szczególności w odniesieniu do konwencji IMO STCW-F w sprawie zharmonizowanego systemu inspekcji w zakresie kontroli i stosowania postanowień konwencji nr 188 oraz środków wykonawczych w odniesieniu do dyrektywy (UE) 2017/159.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Ze względu na niewielkie rozmiary większość statków rybackich w UE działa na wodach terytorialnych i nie jest podatna na inspekcje w zagranicznych portach. Oznacza to, że generalnie tylko większe statki rybackie o długości powyżej 24 metrów (będące również statkami rybackimi w największym stopniu podlegającymi konwencjom międzynarodowym) mogą prowadzić połowy na wodach międzynarodowych i zawijać do portów innych niż te w państwie, w którym są zarejestrowane, a zatem podlegać **PSC**. Ponieważ większość konwencji międzynarodowych mających zastosowanie do większych statków rybackich różni się od tych, które egzekwuje się obecnie w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także w celu uniknięcia niepożądanych skutków ubocznych dla obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, proponuje się równoległy system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dla statków rybackich.

Poprawka

(6) Ze względu na niewielkie rozmiary większość statków rybackich w UE działa na wodach terytorialnych i nie jest podatna na inspekcje w zagranicznych portach. Oznacza to, że generalnie tylko większe statki rybackie o długości powyżej 24 metrów (będące również statkami rybackimi w największym stopniu podlegającymi konwencjom międzynarodowym) mogą prowadzić połowy na wodach międzynarodowych i zawijać do portów innych niż te w państwie, w którym są zarejestrowane, a zatem podlegać **kontroli przeprowadzanej przez państwo portu**. Ponieważ większość konwencji międzynarodowych mających zastosowanie do większych statków rybackich różni się od tych, które egzekwuje się obecnie w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także w celu uniknięcia niepożądanych skutków ubocznych dla obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, proponuje się równoległy system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dla statków rybackich. **Niemniej jednak kryteria inspekcji dotyczące statków rybackich powinny być w miarę możliwości dostosowane do kryteriów inspekcji określonych w porozumieniu kapsztadzkim, ponieważ wszystkie państwa członkowskie zobowiązały się do jego ratyfikacji, aby uniknąć stosowania zróżnicowanych praktyk w portach Unii. Ułatwi to gromadzenie bardziej kompletnych danych, w tym na temat wypadków i obrażeń na takich statkach, oraz poprawę zdrowia i bezpieczeństwa pracujących na nich marynarzy i rybaków.**

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie UE są jednak odwiedzane przez te większe statki rybackie. W związku z tym proponuje się dobrowolny system dla tych państw członkowskich UE, które chcą przeprowadzać te inspekcje, odrębny od obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby dopuścić elastyczność i sposób opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Wspomniany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości przekraczającej 24 metry może zatem zostać opracowany w sposób organiczny przez państwa członkowskie, członków memorandum paryskiego i przez Komisję.

Poprawka

(7) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie UE są jednak odwiedzane przez te większe statki rybackie. W związku z tym proponuje się dobrowolny system dla tych państw członkowskich UE, które chcą przeprowadzać te inspekcje, odrębny od obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby dopuścić elastyczność i sposób opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Wspomniany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości przekraczającej 24 metry może zatem zostać opracowany w sposób organiczny przez państwa członkowskie, członków memorandum paryskiego i przez Komisję. ***Ten dobrowolny system powinien być promowany, ponieważ pomoże on państwom członkowskim i większym statkom rybackim w przygotowaniu się do wejścia w życie Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu z Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r. (zwanego „porozumieniem kapsztadzkim”) w celu zwiększenia bezpieczeństwa statków rybackich. Jak najszybciej po wejściu w życie tego porozumienia Komisja powinna odpowiednio dostosować obowiązujące unijne akty prawne, a w szczególności dyrektywę Rady 97/70/WE^{1a}. Obowiązkowy system egzekwowania przepisów w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, który ma zostać wprowadzony w Unii po wejściu w życie porozumienia kapsztadzkiego, powinien uwzględniać istniejące dobrowolne systemy kontroli***

statków rybackich przeprowadzanej przez państwo portu, o których mowa w niniejszej dyrektywie.

^{1a} Dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj>).

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) W ciągu ostatniej dekady i pomimo wzrostu liczby statków zawijających do portów UE, w tym transportu towarów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu między głównymi portami w państwach członkowskich UE a portami położonymi w Europie geograficznej lub w krajach pozaeuropejskich nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, profil bezpieczeństwa statków zawijających do portów UE znacznie się poprawił. Inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu coraz częściej wykorzystuje się do egzekwowania przepisów w zakresie ochrony środowiska, np. w odniesieniu do emisji siarki lub bezpiecznego i ekologicznego złomowania statków. Pakiet „Gotowi na 55” ma na celu zmniejszenie całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE o 55 % do 2030 r., torując drogę do neutralności klimatycznej do 2050 r., i oczekuje się, że transport morski pomoże to osiągnąć. Profil ryzyka statku opracowany przed 2009 r. obejmował jednak inne priorytety i nie jest w pełni dostosowany do koncentrowania działań w ramach inspekcji na najmniej

Poprawka

(11) W ciągu ostatniej dekady i pomimo wzrostu liczby statków zawijających do portów UE, w tym transportu towarów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu między głównymi portami w państwach członkowskich UE a portami położonymi w Europie geograficznej lub w krajach pozaeuropejskich nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, profil bezpieczeństwa statków zawijających do portów UE znacznie się poprawił. Inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu coraz częściej wykorzystuje się do egzekwowania przepisów w zakresie ochrony środowiska, np. w odniesieniu do emisji siarki lub bezpiecznego i ekologicznego złomowania statków. ***Zgodnie ze swoimi zobowiązaniami wynikającymi z porozumienia paryskiego^{1a}, przyjętego w dniu 12 grudnia 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, Unia powinna nadal odgrywać wiodącą rolę w sektorze, który jest regulowany zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym i pozostaje nadal w***

ekologicznych statkach.

dużym stopniu uzależniony od paliw kopalnych. Pakiet „Gotowi na 55” ma na celu zmniejszenie całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE o 55 % do 2030 r., torując drogę do neutralności klimatycznej do 2050 r., i oczekuje się, że transport morski pomoże to osiągnąć. Profil ryzyka statku opracowany przed 2009 r. obejmował jednak inne priorytety i nie jest w pełni dostosowany do koncentrowania działań w ramach inspekcji na najmniej ekologicznych statkach.

^{1a} Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Na tej podstawie profil ryzyka statku należy zaktualizować, aby odzwierciedlał kwestie środowiskowe w związku z położeniem większego nacisku na efektywność środowiskową, w tym operacyjną intensywność emisji dwutlenku węgla przez poddawane inspekcji statki, a także na braki i zatrzymania związane z ochroną środowiska.

Poprawka

(12) Na tej podstawie profil ryzyka statku należy zaktualizować, aby odzwierciedlał kwestie środowiskowe w związku z położeniem większego nacisku na efektywność środowiskową, w tym operacyjną intensywność emisji dwutlenku węgla przez poddawane inspekcji statki, a także na braki i zatrzymania związane z ochroną środowiska. ***Kontrola przeprowadzana przez państwo portu może odegrać ważną rolę w zapewnieniu skuteczności środków „Gotowi na 55”, które mają zastosowanie do sektora morskiego, poprzez wprowadzenie większej liczby inspekcji na statkach zanieczyszczających środowisko. Przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności sektora przyczyni się to do promowania korzystania z zasilania energią elektryczną z łądu lub wszelkich innych technologii energooszczędnych, które zmniejszają emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza w portach. Wraz ze wsparciem dla przemysłu portowego, małych i***

średnich przedsiębiorstw oraz przedsiębiorstw typu start-up specjalizujących się w gospodarce o obiegu zamkniętym oraz inwestycji w odnawialne, niskoemisyjne i bezemisyjne alternatywy przyczyni się to do osiągnięcia celów Unii w zakresie neutralności klimatycznej.

Poprawka 11

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Niezwłocznie po zakończeniu przez IMO przeglądu wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) Komisja powinna przyjąć akt delegowany w celu zmiany niniejszej dyrektywy poprzez włączenie przyjętego przez IMO wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla do parametrów środowiskowych stosowanych do określenia profilu ryzyka statku na podstawie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 12

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13) Transformacja cyfrowa stanowi zasadniczy aspekt postępu technologicznego w zakresie gromadzenia i przekazywania danych, mając na celu przyczynienie się do oszczędności kosztów i efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Rośnie liczba statków posiadających obecnie elektroniczne świadectwa i oczekuje się jej dalszego wzrostu. W związku z tym należy zwiększyć skuteczność kontroli

(13) Transformacja cyfrowa stanowi zasadniczy aspekt postępu technologicznego w zakresie gromadzenia i przekazywania danych, mając na celu przyczynienie się do oszczędności kosztów i efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Rośnie liczba statków posiadających obecnie elektroniczne świadectwa i oczekuje się jej dalszego wzrostu. W związku z tym należy zwiększyć skuteczność kontroli

przeprowadzanej przez państwo portu dzięki szerszemu stosowaniu elektronicznych świadectw w celu umożliwienia lepiej przygotowanych inspekcji ukierunkowanych na statki. Należy zachęcać do wdrażania i stosowania tych elektronicznych świadectw przez uwzględnienie ich w profilu ryzyka statku.

przeprowadzanej przez państwo portu dzięki szerszemu stosowaniu elektronicznych świadectw w celu umożliwienia lepiej przygotowanych inspekcji ukierunkowanych na statki. Należy zachęcać do wdrażania i stosowania tych elektronicznych świadectw przez uwzględnienie ich w profilu ryzyka statku. ***Ważne jest, aby Unia wspierała badania naukowe i innowacje, a także podnoszenie i zmianę kwalifikacji marynarzy, aby zoptymalizować korzyści, jakie cyfryzacja i automatyzacja mogą przynieść sektorowi morskemu, w szczególności pod względem redukcji emisji.***

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu staje się coraz bardziej złożona w miarę dodawania nowych wymagań dotyczących inspekcji, czy to na podstawie prawa Unii, czy za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Istnieje zatem potrzeba, by zapewnić podnoszenie i zmianę kwalifikacji oficerów kontroli państwa portu oraz stale rozwijać ich szkolenia.

Poprawka

(14) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu staje się coraz bardziej złożona w miarę dodawania nowych wymagań dotyczących inspekcji, czy to na podstawie prawa Unii, czy za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej ***i Międzynarodowej Organizacji Pracy***. Istnieje zatem potrzeba, by zapewnić podnoszenie i zmianę kwalifikacji oficerów kontroli państwa portu oraz stale rozwijać ich szkolenia. ***W szczególności należy położyć większy nacisk na szkolenia w zakresie poszanowania dobrostanu marynarzy, zwłaszcza w odniesieniu do weryfikacji ewidencji godzin pracy i odpoczynku, ponieważ niewystarczający odpoczynek wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo statku i wydajność pracy, a także w odniesieniu do zdrowia marynarzy w miejscu pracy. Właściwe organy państwa portu powinny również skutecznie wypełniać swoje obowiązki wynikające z Konwencji MOP dotyczącej pracy w***

sektorze rybołówstwa z 2007 r. (nr 188). Należy uwzględnić warunki pracy i życia załogi na pokładzie statku oraz wyszkolenie i kwalifikacje członków załogi, zważywszy, że względy związane ze zdrowiem i bezpieczeństwem oraz względy społeczne są ze sobą ściśle powiązane i że zapobieganie wszelkim szkodom spowodowanym przez człowieka jest kwestią najwyższej wagi. W szczególności, przy rozważaniu zatrzymania statku na podstawie poważnego lub powtarzającego się naruszenia wymogów konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (w tym praw marynarzy), właściwe organy powinny również wziąć pod uwagę płace minimalne, godziny pracy i okresy odpoczynku.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE²⁶ administracje unijnych państw bandery są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania jakością, aby pomóc państwom członkowskim w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery i zapewnić równe warunki działania administracji. Podobne wymaganie w odniesieniu do działań związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu powinno umożliwić państwom członkowskim poświadczenie, że ich organizacja, jej polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów, a także określenie problemów systemowych, takich jak kwestie przydziału zasobów lub personelu, zanim spowodują trudności.

Poprawka

(15) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE²⁶ administracje unijnych państw bandery są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania jakością, aby pomóc państwom członkowskim w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery i zapewnić równe warunki działania administracji. Podobne wymaganie w odniesieniu do działań związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu powinno umożliwić państwom członkowskim poświadczenie, że ich organizacja, jej polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów, a także określenie problemów systemowych, takich jak kwestie przydziału zasobów lub personelu, zanim spowodują trudności. ***Właściwe organy państw portu powinny sprawdzać zgodność statków zawijających do ich portów z obowiązującymi***

międzynarodowymi konwencjami o bezpieczeństwie morskim i ochronie na morzu, o ochronie środowiska morskiego oraz o warunkach życia i pracy na pokładzie. Przy prowadzeniu takich działań monitorujących państwo portu nie powinno ingerować w kompetencje państwa bandery określone w konwencjach międzynarodowych, jak np. w art. 94 UNCLOS, oraz w aktach prawnych Unii, takich jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE^{26a}.

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

^{26a} *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania.*

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Państwa członkowskie muszą stosować te same kryteria do flot krajowych i innych statków pływających pod banderą europejską zawijających do ich portów. Nie powinno być różnic w traktowaniu unijnych statków rybackich oraz między różnymi krajowymi systemami kontroli.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących w państwach członkowskich przeprowadzanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w celu monitorowania wykonywania dyrektywy 2009/16/WE Komisja powinna dokonać oceny wykonywania tej dyrektywy nie później niż **[dziesięć]** lat po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. (XX)] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.

Poprawka

(19) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących w państwach członkowskich przeprowadzanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w celu monitorowania wykonywania dyrektywy 2009/16/WE Komisja powinna dokonać oceny wykonywania tej dyrektywy nie później niż **[5]** lat po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. (XX)] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

a) w pkt 1 dodaje się lit. l) i **m)**
w brzmieniu:

Poprawka

a) w pkt 1 dodaje się lit. l), **m)** i **ma)**
w brzmieniu:

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera m a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ma) Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków (konwencja z Hongkongu);”;

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 3 – ustęp 4 a

Tekst proponowany przez Komisję

4a. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające warunki takiego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.

Poprawka

4a. ***Do czasu wprowadzenia w całej Unii obowiązkowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich, w wyniku wejścia w życie porozumienia kapsztadzkiego i zmiany odpowiednich aktów prawnych Unii, poszczególne państwa członkowskie mogą*** przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające warunki takiego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 8 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Nieprzeprowadzenie inspekcji z powodu siły wyższej nie jest liczone jako nieprzeprowadzona inspekcja pod warunkiem, że nieprzeprowadzona inspekcja i przyczyny jej nieprzeprowadzenia są udokumentowane i zapisane w bazie danych wyników

Poprawka

Nieprzeprowadzenie inspekcji z powodu siły wyższej nie jest liczone jako nieprzeprowadzona inspekcja pod warunkiem, że nieprzeprowadzona inspekcja i przyczyny jej nieprzeprowadzenia są udokumentowane, zapisane w bazie

inspekcji.

danych wyników inspekcji *i zostały zgłoszone EMSA*.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 10 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

„c) Parametry środowiskowe

Parametry środowiskowe oparte są na ***wskaźniku intensywności emisji dwutlenku węgla statku*** i liczbie braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych i konwencji z Nairobi zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 3 i załącznikiem II.

Poprawka

„c) Parametry środowiskowe

Parametry środowiskowe oparte są na liczbie braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych i konwencji z Nairobi ***oraz dostarczeniu ważnej dokumentacji odnoszącej się do rozporządzenia (UE) nr 1257/2013 lub konwencji z Hongkongu*** zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 3 i załącznikiem II.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 18 – ustęp 5

Tekst obowiązujący

Państwa członkowskie informują administrację państwa bandery o skargach, które nie zostały uznane za wyraźne nieuzasadnione, i o działaniach podjętych w ich następstwie, oraz, ***w stosownych przypadkach***, przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).

Poprawka

12a) art. 18 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

Państwa członkowskie informują administrację państwa bandery o skargach, które nie zostały uznane za wyraźne nieuzasadnione, i o działaniach podjętych w ich następstwie, oraz przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) ***i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)***. ***Agencja, na zaproszenie państw członkowskich, zgodnie z rozporządzeniem EMSA, udziela wsparcia***

(32009L0016)

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 21 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Taka decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta po upływie okresu 12 miesięcy.
Decyzja o odmowie dostępu ma zastosowanie od daty wydania.

Poprawka

Decyzja o odmowie dostępu ma zastosowanie od daty wydania.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 21 – ustęp 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Przedmiotowa odmowa zostaje ***utrzymana do czasu, kiedy*** właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.

Poprawka

Decyzja o odmowie dostępu zostaje ***cofnięta po upływie okresu 12 miesięcy, pod warunkiem że*** właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 22 – ustęp 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

We współpracy z państwami członkowskimi oraz uwzględniając wiedzę ekspercką i doświadczenie zdobyte w Unii i w ramach memorandum paryskiego, Komisja opracowuje program rozwoju zawodowego i szkoleń dla inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W przedmiotowym programie szkoleniowym uwzględnia się rozszerzony zakres kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także ulepszenia pod względem zakresu i form szkolenia.

Poprawka

We współpracy z państwami członkowskimi oraz uwzględniając wiedzę ekspercką i doświadczenie zdobyte w Unii i w ramach memorandum paryskiego, Komisja **zapewnia odpowiednie wsparcie na rzecz harmonizacji praktyk w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w całej Unii i co cztery lata składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat poziomu harmonizacji i norm w zakresie inspekcji.** Komisja opracowuje również program rozwoju zawodowego i szkoleń dla inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W przedmiotowym programie szkoleniowym uwzględnia się rozszerzony zakres kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także ulepszenia pod względem zakresu i form szkolenia. **Komisja korzysta z wiedzy fachowej EMSA i wspiera jej działalność, ponieważ proponowane przez nią szkolenia przyczyniają się do harmonizacji praktyk oficerów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.**

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 22 – ustęp 7 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

We współpracy z państwami członkowskimi Komisja w sposób ciągły określa i zaspokaja nowe potrzeby szkoleniowe w celu zmiany programów nauczania, sylabusów i treści programu rozwoju zawodowego oraz szkoleń dla inspektorów, zwłaszcza w odniesieniu do nowych technologii i dodatkowych obowiązków wynikających

Poprawka

We współpracy z państwami członkowskimi Komisja w sposób ciągły określa i zaspokaja nowe potrzeby szkoleniowe w celu zmiany programów nauczania, sylabusów i treści programu rozwoju zawodowego oraz szkoleń dla inspektorów, zwłaszcza w odniesieniu do nowych technologii i dodatkowych obowiązków wynikających z odpowiednich instrumentów, **aby ułatwić**

z odpowiednich instrumentów.

w ten sposób przestrzeganie norm środowiskowych, społecznych, zdrowia publicznego i prawa pracy oraz bezpieczeństwa na statkach zawijających do portów Unii zarówno w odniesieniu do marynarzy, jak i pracowników portowych, ze szczególnym uwzględnieniem pracowników płci żeńskiej.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 22 – ustęp 7 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja, przy udziale EMSA, opracowuje wytyczne zawierające porady dotyczące sposobu wdrażania konwencji międzynarodowych, w szczególności konwencji MLC 2006, w odniesieniu do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. EMSA dostarcza również szczegółowych informacji na temat najczęstszych problemów wykrywanych podczas inspekcji statków pływających pod każdą banderą przeprowadzanych przez państwo portu.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 23 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

Poprawka

1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zapewnienia, aby ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków

14a) w art. 23 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zapewnienia, aby ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków

z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.

z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku **lub zagrazić bezpieczeństwu marynarzy na pokładzie** lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.”

(02009L0016-20191221)

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 23 – ustęp 2

Tekst obowiązujący

2. Jeśli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą **narazić bezpieczeństwo** statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego państwa portu.

Poprawka

2. Jeśli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą **zagrozić bezpieczeństwu** statku **lub marynarzy na pokładzie** lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego państwa portu.

(02009L0016-20191221)

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 24 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Państwa członkowskie mogą korzystać ze zharmonizowanego interfejsu sprawozdawczości, narzędzia walidacji i centralnego repozytorium/bazy danych na potrzeby elektronicznych wersji certyfikatów, aby ułatwić przejście swoich rejestrów statków na elektroniczne świadectwa.

Poprawka

2. Państwa członkowskie mogą korzystać ze zharmonizowanego interfejsu sprawozdawczości, narzędzia walidacji i centralnego repozytorium/bazy danych na potrzeby elektronicznych wersji certyfikatów, aby ułatwić przejście swoich rejestrów statków na elektroniczne świadectwa. ***Elektroniczne świadectwa muszą być obowiązkowe dla wszystkich państw członkowskich możliwie jak najszybciej po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej, a w każdym razie nie później niż trzy lata po jej wejściu w życie.***

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 24 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku statków pływających pod banderą państwa, które wydaje takie elektroniczne świadectwa, należy to odzwierciedlić w profilu ryzyka statku, jak określono w załącznikach I i II.

Poprawka

3. ***Dopóki elektroniczne świadectwo nie będzie obowiązkowe***, w przypadku statków pływających pod banderą państwa, które wydaje takie elektroniczne świadectwa, należy to odzwierciedlić w profilu ryzyka statku, jak określono w załącznikach I i II.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 26

Tekst obowiązujący

Artykuł 26

Poprawka

17a) art. 26 otrzymuje brzmienie:
„Artykuł 26

Publikacja informacji

Komisja udostępnia i utrzymuje na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje związane z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.

Publikacja informacji

Publikacja informacji. Komisja udostępnia i utrzymuje na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje związane z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.
Informacje umożliwiające identyfikację konkretnego statku są udostępniane publicznie tylko wtedy, gdy wszystkie postępowania sądowe zostały zakończone i nie ma możliwości wniesienia odwołania.”

(02009L0016-20191221)

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 35 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: **dziesięć** lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą.

Poprawka

Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: **pięć** lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą. **Na podstawie sprawozdania Komisja określa, czy konieczne jest przedłożenie wniosku ustawodawczego w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy lub dalszych aktów prawnych w tej dziedzinie.**

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 35 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W każdym przypadku, gdy tylko IMO przyjmie wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 30b w celu zmiany załącznika I i załącznika II do niniejszej dyrektywy poprzez włączenie wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla przyjętego przez IMO do parametrów środowiskowych stosowanych do określenia profilu ryzyka statku na podstawie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 35 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do dnia... [data pięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów państw członkowskich w ratyfikacji porozumień międzynarodowych zawierających zobowiązania związane z rybołówstwem, a także ocenia, w jaki sposób zobowiązania te powinny zostać transponowane do prawa Unii, oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia w tym celu wniosek ustawodawczy.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – punkt 1 – litera g – podpunkt i
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik I

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) **Wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla statku, statki należące do kategorii D–E są uważane za stwarzające większe ryzyko.**

skreśla się

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – punkt 1 – litera g – podpunkt iia (nowy)

Dyrektywa 2009/16/WE

Załącznik I

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iia) Statki, które nie posiadają ważnego wykazu substancji niebezpiecznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1257/2013 lub konwencją z Hongkongu, są uważane za statki stwarzające większe zagrożenie

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik II – tabela – punkt 8

Dyrektywa 2009/16/WE

Załącznik II

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>						
8	Wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII)	Klasyfikacja	D-E	1		
<i>Poprawka</i>						
8	<i>skreśla się</i>					

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik II – tabela – punkt 9 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik II

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>						
<i>Poprawka</i>						
<i>9a</i>	<i>Statki, które nie posiadają ważnego wykazu substancji niebezpiecznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1257/2013 lub konwencją z Hongkongu, są uważane za statki stwarzające większe zagrożenie</i>		<i>Brak ważnych dokumentów</i>	<i>1</i>		

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik III – część A – punkt 54 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik III

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

54a. Ważny wykaz substancji niebezpiecznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1257/2013 lub konwencją z Hongkongu

UZASADNIENIE

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje przedstawiony pakiet dotyczący bezpieczeństwa morskiego oraz przegląd dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Vera Tax popiera ogólny cel tego przeglądu, jakim jest dostosowanie prawodawstwa UE do zmienionych przepisów międzynarodowych przy jednoczesnym zapewnieniu równych warunków działania i konkurencyjności żeglugi UE.

W projekcie sprawozdania sprawozdawczyni skupiła się na niektórych elementach, które jej zdaniem wymagają dostosowania.

1) Lepsze uwzględnienie Europejskiego Zielonego Ładu

Według Vera Tax kontrola przeprowadzana przez państwo portu może skutecznie ograniczyć emisje gazów cieplarnianych zgodnie ze zobowiązaniem UE do neutralności klimatycznej, a jednocześnie chronić konkurencyjność sektora i pomóc w zachęcaniu do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu lub wszelkich innych energooszczędnych technologii, które zmniejszają emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza w portach.

W związku z tym sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji, by system kontroli lepiej odpowiadał priorytetom klimatycznym UE poprzez uwzględnienie przy określaniu profilu ryzyka statku uchybień środowiskowych stwierdzonych podczas inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu oraz wskaźnika emisji CO₂ statku.

W swoim sprawozdaniu sprawozdawczyni położyła nacisk na wkład, jaki kontrola przeprowadzana przez państwo portu może wnieść w ograniczanie emisji gazów cieplarnianych zgodnie ze zobowiązaniem UE do neutralności klimatycznej. Unia Europejska musi nadal odgrywać wiodącą rolę w negocjacjach w sprawie redukcji emisji w ramach IMO.

2) Wprowadzenie dobrowolnych kontroli prowadzonych przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości powyżej 24 metrów

Sprawozdawczyni popiera wprowadzenie takich kontroli, ponieważ sprzyjają one przestrzeganiu norm międzynarodowych, a także opowiada się za opracowaniem wytycznych dotyczących przeprowadzania inspekcji statków rybackich w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu; przyczyni się to do poprawy poziomu bezpieczeństwa na pokładzie tych statków, w przypadku których odnotowuje się stosunkowo wysoki poziom wypadków.

Vera Tax uważa, że takie kontrole powinny stać się obowiązkowe z chwilą wejścia w życie porozumienia kapsztadzkiego mającego wzmocnić rybołówstwo i po odpowiedniej aktualizacji odpowiednich przepisów UE.

3) Cyfryzacja i elektroniczne świadectwo

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji, by zachęcać do wdrażania i stosowania elektronicznych świadectw przez uwzględnienie ich w profilu ryzyka statku. Powszechne stosowanie elektronicznych świadectw i połączenie z bazą danych pomoże w

przeprowadzaniu skuteczniejszych i bardziej ukierunkowanych inspekcji. W bardziej ogólnym ujęciu automatyzacja i cyfryzacja mogą w dużym stopniu przyczynić się do dekarbonizacji i redukcji emisji oraz do wspierania współpracy między zainteresowanymi stronami.

W swoim sprawozdaniu sprawozdawczyni wzywa do inwestycji, badań naukowych i innowacji w dziedzinie cyfryzacji. Vera Tax podkreśla, że zmiany te będą wymagały od marynarzy nowych umiejętności i że w związku z tym powinni oni przejść odpowiednie przeszkolenie w celu zapewnienia bezpieczeństwa i efektywności operacyjnej statków.

4) Dobrostan marynarzy

Sprawozdawczyni uważa, że kontrola przeprowadzana przez państwo portu powinna uwzględniać szkodliwy wpływ niewystarczającego odpoczynku na bezpieczeństwo statków, wydajność pracy oraz bezpieczeństwo i higienę pracy. Podczas szkolenia oficerów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu należy położyć większy nacisk na poszanowanie dobrostanu marynarzy i pracowników portowych oraz podstawowych praw do godnych warunków pracy i życia, w szczególności poprzez systematyczną weryfikację ewidencji godzin pracy i odpoczynku.

Sprawozdawczyni popiera w związku z tym propozycję Komisji dotyczącą opracowania programu rozwoju zawodowego i szkolenia inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, który, przy wsparciu EMSA i z wykorzystaniem jej wiedzy fachowej, przyczyni się do powstania efektywnego i zharmonizowanego podejścia do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Wreszcie sprawozdawczyni uważa, że Komisja nie później niż siedem lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej, a następnie co pięć lat, powinna przedkładać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wdrożenia i przestrzegania tej dyrektywy.

**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI KOMISJI OPINIODACZEJ OTRZYMAŁA
INFORMACJE**

Zgodnie z art. 8 załącznika I do Regulaminu Parlamentu sprawozdawczynie oświadczają, że przy sporządzaniu sprawozdania, do czasu przyjęcia go w komisji, otrzymała informacje od następujących podmiotów lub osób:

Podmiot lub osoba
KVNR
European Commission
ECSA
ETF
IACS
Netherlands Per. Rep.
T&E
WSC
EUDA
EMSA

Powyższy wykaz sporządzono na wyłączną odpowiedzialność sprawozdawczynie.

29.11.2023

OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Izaskun Bilbao Barandica

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Statki rybackie nie są obecnie objęte dyrektywą w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, jednak coraz więcej zobowiązań międzynarodowych obejmuje statki rybackie, a potrzeba przeprowadzania kontroli statków rybackich przez państwo portu jest coraz większa.

Komisja zauważyła, że obecne wymogi UE nie mają zastosowania do statków rybackich oraz że niektóre zobowiązania międzynarodowe dotyczące statków rybackich nie są egzekwowane w ramach kontroli przeprowadzanych przez państwo portu i nie są poddawane inspekcji w sposób skoordynowany. Te zobowiązania międzynarodowe dotyczą przede wszystkim statków rybackich o długości powyżej 24 m.

W związku z tym Komisja proponuje włączenie statków rybackich o długości powyżej 24 metrów do zakresu stosowania dyrektywy, a państwa członkowskie mogą na zasadzie dobrowolności przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przez państwo portu w odniesieniu do tych statków. W odniesieniu do tych inspekcji Komisja proponuje przyznanie im uprawnień wykonawczych w celu określenia warunków takich szczególnych systemów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości powyżej 24 m.

Sprawozdawczyni uważa, że systemy dobrowolne powinny być opracowywane w ścisłej współpracy między państwami członkowskimi a Komisją, aby zapewnić bardziej zharmonizowane podejście do kontroli. Jest ono ważne dla równych warunków działania. Sprawozdawczyni pozytywnie odnosi się do propozycji, by Komisja opracowała zasady dotyczące konkretnych systemów kontroli statków rybackich przez państwo portu. Uważa jednak, że zasady te stanowią potencjalnie ważną część przepisów dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Biorąc zwłaszcza pod uwagę to, że przepisy dotyczące zasad normalnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu są określone w akcie podstawowym, sprawozdawczyni proponuje, aby zasady te zostały określone w formie aktów delegowanych.

Sprawozdawczyni uważa, że ważne jest, aby więcej państw członkowskich ratyfikowało i wdrożyło międzynarodowe zobowiązania dotyczące statków rybackich i działalności

połowowej, tak aby zapewnić rybakom wysokie światowe standardy i równe warunki działania. Sprawozdawczyni uważa, że te międzynarodowe zobowiązania powinny być wdrażane i kontrolowane w sposób zharmonizowany w UE, aby zapewnić równe warunki działania wszystkim rybakom w UE. W związku z tym sprawozdawczyni jest zdania, że Komisja powinna ocenić postępy państw członkowskich w ratyfikacji i realizacji tych zobowiązań międzynarodowych oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić wnioski ustawodawcze dotyczące zharmonizowanego wdrażania i kontroli środków.

POPRAWKI

Komisja Rybołówstwa zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę co następuje:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Aby stworzyć równe warunki działania w całej Unii, lepiej jest najpierw transponować konwencje w dziedzinie rybołówstwa do wspólnotowego dorobku prawnego, mając na uwadze utworzenie zharmonizowanego wspólnotowego systemu kontroli. Niemniej jednak niektóre państwa członkowskie ratyfikowały już te konwencje międzynarodowe, takie jak konwencja MOP nr 188 i konwencja STCW-F, w związku z czym mają obowiązek stosowania środków kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) Bardzo ważne jest, aby państwa członkowskie, które nie ratyfikowały międzynarodowych konwencji w dziedzinie rybołówstwa, w szczególności

konwencji MOP nr 188 i konwencji IMO STCW-F i IMO CTA, uczyniły to jak najszybciej, aby uniknąć ryzyka, że państwa członkowskie będą stosować przepisy w różny sposób, a Komisja powinna aktywnie zachęcać państwa członkowskie do ratyfikowania odpowiednich konwencji międzynarodowych i pomagać im w tym zakresie. Aby zapewnić zharmonizowane podejścia do wdrażania tych zobowiązań międzynarodowych, należy je transponować na szczeblu UE, tak aby następnie ustanowić zharmonizowane podejście do kontroli tych zobowiązań, w tym zharmonizowane systemy inspekcji w zakresie kontroli i egzekwowania postanowień konwencji C188.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5c) Komisja powinna przeprowadzić dalszą ocenę i śledzić ratyfikację międzynarodowych zobowiązań dotyczących działalności połowowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący zharmonizowanej transpozycji tych zobowiązań międzynarodowych, w szczególności w odniesieniu do konwencji IMO STCW-F w sprawie zharmonizowanego systemu inspekcji w zakresie kontroli i stosowania postanowień konwencji nr 188 oraz środków wykonawczych w odniesieniu do dyrektywy (UE) 2017/159.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie UE są jednak odwiedzane przez te większe statki rybackie. W związku z tym proponuje się dobrowolny system dla tych państw członkowskich UE, które chcą przeprowadzać te inspekcje, odrębny od obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby dopuścić elastyczność i sposób opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Wspomniany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości przekraczającej 24 metry może zatem zostać opracowany w sposób organiczny przez państwa członkowskie, członków memorandum paryskiego i przez Komisję.

Poprawka

(7) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie UE są jednak odwiedzane przez te większe statki rybackie. ***Ponadto w rybołówstwie nie istnieją zharmonizowane ramy prawne na szczeblu UE w dziedzinach takich jak bezpieczeństwo na morzu, budowa statków oraz warunki życia i pracy na pokładzie.*** W związku z tym proponuje się dobrowolny system dla tych państw członkowskich UE, które chcą przeprowadzać te inspekcje, odrębny od obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby dopuścić elastyczność i sposób opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Wspomniany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości przekraczającej 24 metry może zatem zostać opracowany w sposób organiczny przez państwa członkowskie, członków memorandum paryskiego i przez Komisję. ***Opracowywane zasady kontroli przeprowadzanej przez państwo portu muszą być proporcjonalne i niedyskryminacyjne. Państwa członkowskie przeprowadzające te dobrowolne inspekcje mogą skorzystać z pomocy finansowej (EFMRA) z myślą o zapewnieniu wystarczających środków i zasobów ludzkich w tym celu.***

Poprawka 5

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Państwa członkowskie muszą stosować te same kryteria do flot krajowych i innych europejskich bander zawijających do ich portów. Nie powinny

występować różnice w traktowaniu statków rybackich UE oraz między różnymi wdrożonymi krajowymi systemami kontroli.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) W celu określenia zasad dotyczących szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich należy przekazać Komisji uprawnienia delegowane. Wykonując przekazane jej uprawnienia, Komisja bierze pod uwagę potrzebę zapewnienia równych warunków działania w zakresie zasad kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dla państw członkowskich i flot oraz harmonizacji przepisów na szczeblu UE.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b Dyrektywa 2009/16/WE Artykuł 3 – ustęp 4 a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Komisja przyjmuje akty **wykonawcze** ustanawiające warunki takiego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. **Te** akty **wykonawcze** przyjmuje się zgodnie z **procedurą sprawdzającą, o której mowa**

4a. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Komisja przyjmuje akty **delegowane** ustanawiające warunki takiego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. **Przedmiotowe** akty **delegowane** przyjmuje się zgodnie z art. **30b**.

w art. 31 ust. 2.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 30 a – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych **zgodnie z art. 30b, aby zmienić art. 2 pkt 1** w celu zmiany wykazu konwencji określonych w art. 2 pkt 1, gdy takie konwencje zostaną przyjęte jako odpowiedni instrument za pośrednictwem memorandum paryskiego, oraz do **zmiany załącznika VI w celu dodania** lub aktualizacji wykazu procedur i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu **przyjętych za pośrednictwem memorandum paryskiego, określonych we wspomnianym załączniku.**

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 30 b – ustęp 5

Tekst obowiązujący

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 30a wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo 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

Poprawka

Zgodnie z art. 30b Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany wykazu konwencji określonych w art. 2 pkt 1, gdy takie konwencje zostaną przyjęte jako odpowiedni instrument za pośrednictwem memorandum paryskiego, oraz do **uzupełnienia** lub aktualizacji wykazu procedur i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu **określonych w załączniku VI, po ich przyjęciu za pośrednictwem memorandum paryskiego.**

Poprawka

19a) art. 30b ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Akt delegowany przyjęty na podstawie **art. 3 ust. 4a i** art. 30a wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo 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

miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 35 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: pięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów państw członkowskich w ratyfikacji zobowiązań międzynarodowych związanych z rybołówstwem, a także ocenę sposobu transpozycji tych zobowiązań na szczeblu UE oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia wniosek ustawodawczy w tym zakresie.

**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI KOMISJI OPINIODACZEJ OTRZYMAŁA
INFORMACJE**

Podczas sporządzania opinii i do momentu przyjęcia jej przez komisję sprawozdawczynie otrzymała uwagi od następujących podmiotów lub osób:

Podmiot lub osoba
Komisja Europejska
EUROPECHE
Europejska Federacja Pracowników Transportu

Powyższy wykaz został sporządzony na wyłączną odpowiedzialność sprawozdawczynie.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Zmiana dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu
Odsyłacze	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 10.7.2023
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	PECH 10.7.2023
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Izaskun Bilbao Barandica 18.7.2023
Rozpatrzenie w komisji	9.10.2023
Data przyjęcia	29.11.2023
Wynik głosowania końcowego	+: 23 -: 0 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Gabriel Mato
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Erik Poulsen, Anne Sander

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

23	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
NI	Marc Tarabella
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

0	-

1	0
ID	France Jamet

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Zmiana dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu			
Odsyłacze	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD)			
Data przedstawienia Parlamentowi	1.6.2023			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 10.7.2023			
Komisje opiniodawcze Data ogłoszenia na posiedzeniu	BUDG 10.7.2023	EMPL 10.7.2023	ENVI 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Rezygnacja z wydania opinii Data decyzji	BUDG 28.6.2023	EMPL 29.6.2023	ENVI 17.7.2023	
Sprawozdawcy Data powołania	Vera Tax 13.7.2023			
Rozpatrzenie w komisji	9.10.2023			
Data przyjęcia	7.12.2023			
Wynik głosowania końcowego	+: –: 0:	34 1 4		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski			
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt			
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac			
Data złożenia	8.12.2023			

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

1	-
ECR	Dorien Rookmaker

4	0
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się