



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2013/0224(COD)

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)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Brian Simpson

PA_Legam

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 CO₂. W 2007 r. transport morski był odpowiedzialny za 2,7% całkowitej wielkości światowych emisji CO₂.

Na szczeblu europejskim udział statków wpływających do portów 27 państw członkowskich lub je opuszczających stanowi do 30% światowych emisji CO₂ pochodzących z transportu morskiego¹. Europejska Agencja Środowiska wskazuje również, że transport morski odbywający się na wodach europejskich jest odpowiedzialny za dużą część emisji NO_x (10–20%), SO₂ (10–25%) oraz łącznych emisji pyłu zawieszonego PM_{2.5} (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 morski².

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 energetyczną statków (SEEMP) w istniejącej flocie jest pierwszym krokiem w kierunku ograniczenia emisji CO₂ z transportu morskiego. Jednak, jak przyznała Komisja, środki te nie wystarczą, by odwrócić tendencję do wzrostu emisji CO₂ 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)

¹ 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)

² Zob. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf

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 CO₂ 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

Poprawka

(3) Według danych IMO szczególne

(3) Według danych IMO szczególne

zużycie energii oraz emisje CO₂ 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.

zużycie energii oraz emisje CO₂ 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 CO₂ w oparciu o zużycie paliwa przez statki, **w ramach pierwszego etapu** wieloetapowego podejścia ukierunkowanego na uwzględnienie emisji z transportu morskiego w zobowiązaniu Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Poprawka

(4) Najlepszą możliwą opcją ograniczenia emisji dwutlenku węgla z żeglugi morskiej na poziomie Unii jest **wdrożenie środka rynkowego, w którym** utworzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji CO₂ w oparciu o zużycie paliwa przez statki **stanowi pierwszy etap** 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,

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 CO₂ 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.

wdrażając na pierwszym etapie rzetelny system MRW, *na obecnym etapie tylko* w odniesieniu do emisji CO₂ 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 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

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. *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

niskoemisyjnej.

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 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 CO₂ w portach w Unii Europejskiej, również podczas postoju statków czy ich przemieszczania się w obrębie portu, zwłaszcza z uwagi na dostępność szczególnych środków w celu redukcji takich emisji czy ich uniknięcia. Przepisy te należy stosować w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają.

Poprawka

(8) Monitorowaniem należy objąć wszystkie rejsy 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 CO₂ w portach w Unii Europejskiej, również podczas postoju statków czy ich przemieszczania się w obrębie portu, zwłaszcza z uwagi na dostępność szczególnych środków w celu redukcji takich emisji czy ich uniknięcia. Przepisy te należy stosować w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają, **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 CO₂ 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

(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 **pozwaląć 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**

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.**

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 należy ukierunkować na CO₂, który jak dotąd jest najbardziej znaczącym gazem cieplarnianym emitowanym przez transport morski, mającym nawet 98 % udział w łącznych emisjach gazów cieplarnianych w danym sektorze.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Poprawka

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(14) W przepisach należy uwzględnić obowiązujące wymogi oraz dane, które już są dostępne na pokładach statków; w związku z tym właścicielom statków należy umożliwić wybór jednej z następujących czterech metod monitorowania: wykorzystanie kwitów bunkrowych, monitorowanie zbiorników z olejem bunkrowym, przepływomierze do pomiarów mających zastosowanie procesów spalania lub bezpośrednio pomiary emisji. Plan monitorowania statku powinien dokumentować dokonany wybór oraz zawierać bardziej szczegółowe informacje na temat stosowania wybranej metody. ***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 montowania niedostatecznie wiarygodnych i niedostępnych w sprzedaży przyrządów pomiarowych, które mogą utrudniać wdrożenie unijnego systemu MRW, system ten nie powinien na tym etapie obejmować innych gazów cieplarnianych, czynników warunkujących zmiany klimatu czy czynników zanieczyszczenia powietrza.

Poprawka

(16) 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. ***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 Eurostatu¹⁸.

¹⁸ Dz.U. L 251 z 18.9.2012, s. 49.

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 Eurostatu¹⁸.

¹⁸ 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 klimatu²² w celu ustanowienia wymogów dotyczących monitorowania i raportowania emisji CO₂ z transportu morskiego przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

²² 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 klimatu²² w celu ustanowienia wymogów dotyczących monitorowania i raportowania *tylko* emisji CO₂ z transportu morskiego przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

²² 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***

Poprawka

(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 przypadku porozumienia w sprawie światowego systemu MRW Komisja powinna poddać unijny system MRW przeglądowi w celu dostosowania go do systemu światowego.

przeładowi 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 CO₂ ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji raportów emisji i akredytacji weryfikatorów. Niezwykle ważne jest, aby w trakcie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, również z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna 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, **na obecnym etapie, tylko** emisji CO₂ ze statków oraz dalszego określania zasad weryfikacji raportów emisji i akredytacji weryfikatorów. Niezwykle ważne jest, aby w trakcie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, również z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, 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 emisji CO₂ ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający w drodze samodzielnego działania państw

Poprawka

(27) Cel zamierzonego działania, czyli monitorowanie, raportowanie i weryfikacja **tylko** emisji CO₂ ze statków w ramach pierwszego etapu wieloetapowego podejścia do redukcji emisji, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający w drodze samodzielnego działania państw

członkowskich z uwagi na międzynarodowy charakter transportu morskiego, natomiast ze względu na zakres i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii. Unia może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

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

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustanawia

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

przepisy mające na celu dokładne monitorowanie, raportowanie i weryfikację, **na obecnym etapie, tylko emisji dwutlenku węgla (CO₂), 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 CO₂ 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 CO₂ do atmosfery przez statki, o których mowa w art. 2;

Poprawka

a) „emisje” oznaczają **wyłącznie** uwalnianie CO₂ 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 (CO₂)** 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

c) emitowany CO₂;

Poprawka

c) *tylko* emitowany CO₂;

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) *czas spędzony na morzu*;

Poprawka

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

f) *przewożony ładunek*;

Poprawka

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 CO₂;

b) *tylko* całkowity poziom emitowanego CO₂;

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

d) *tylko* sumę emisji CO₂ 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 CO₂ ze wszystkich rejsów odbywanych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

e) *tylko* sumę emisji CO₂ 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 CO₂ podczas postoju statku w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego;

Poprawka

f) *tylko* emisje CO₂ 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

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.

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***

2. ***Ustalenia dotyczące przedstawiania***

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.

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 szablonów 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 przyływających 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 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 prześlą 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**

AD\1017652PL.doc

25/31

Poprawka

Począwszy od dnia 30 czerwca **2017 r.**, na pokładach statków przyływających 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

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

PE519.757v03-00

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. Co roku do dnia 30 czerwca Komisja udostępnia do wiadomości publicznej **zbiorcze dane dotyczące poziomów** emisji **zgłoszonych** zgodnie z art. 11 oraz informacje dotyczące przestrzegania przez poszczególne przedsiębiorstwa wymogów w zakresie monitorowania i raportowania określonych w art. 11 i 17.

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 CO₂;

Poprawka

d) **tylko** roczny poziom emisji CO₂;

Poprawka 53

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja regularnie udostępnia IMO oraz innym ważnym organom

Poprawka

1. Komisja regularnie udostępnia IMO oraz innym ważnym organom

międzynarodowym informację 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.

międzynarodowym informację 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

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 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

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.

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.

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 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 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 27 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie

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.

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

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie

z dniem 1 lipca 2015 r.

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

Tytuł	Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiana rozporządzenia (UE) nr 525/2013
Odsyłacze	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 4.7.2013
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 4.7.2013
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Michael Cramer 11.9.2013
Rozpatrzenie w komisji	14.11.2013 20.1.2014
Data przyjęcia	21.1.2014
Wynik głosowania końcowego	+: 28 -: 11 0: 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Vittorio Prodi