



**2021/0211(COD)**

10.5.2022

## **OPINIA**

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i  
Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady  
zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu  
przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzję (UE) 2015/1814 w  
sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla  
unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i  
rozporządzenie (UE) 2015/757  
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Andrey Novakov

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

### Główne elementy wniosku w sprawie przeglądu dyrektywy w sprawie EU ETS

Przeгляд europejskiego systemu handlu emisjami (ETS) stanowi integralną część pakietu „Gotowi na 55”. System ten jest europejskim instrumentem rynkowym służącym przeciwdziałaniu zmianie klimatu dzięki wprowadzeniu opłat za emisje CO<sub>2</sub> i innych gazów cieplarnianych. Wniosek Komisji przewiduje zwiększenie do 2030 r. celu obniżenia emisji z 43 % do 61 % poniżej poziomu z 2005 r., włączenie emisji pochodzących z żeglugi oraz stopniowe wycofywanie bezpłatnych uprawnień do emisji dla sektora lotnictwa. Ponadto Komisja proponuje uruchomienie nowego odrębnego systemu handlu uprawnieniami do emisji obejmującego transport drogowy i budynki.

Co do zasady sprawozdawca zgadza się z koniecznością dokonania przeglądu dyrektywy w sprawie EU ETS jako rynkowego narzędzia przyczyniającego się do realizacji ambitnych celów klimatycznych Unii do 2030 r. Wyraża on jednak zastrzeżenia do braku synergicznej oceny skutków gospodarczych obejmującej cały pakiet, która zastąpiłaby obecnie przeprowadzaną dość fragmentaryczną ocenę skutków nie dającą całościowego obrazu. Ponadto sprawozdawca jest nadal zaniepokojony ogromną luką inwestycyjną, na którą wskazano w załączonej ocenie skutków. Jeśli chodzi o wspieranie transformacji ekologicznej, sprawozdawca opowiada się za szerszym wykorzystaniem dochodów z systemu handlu uprawnieniami do emisji do wspierania projektów na rzecz dekarbonizacji dzięki zwiększeniu funduszy na rzecz innowacji i modernizacji, co zapewni bardzo potrzebny impuls dla paliw przejściowych i innowacyjnych technologii w sektorze transportu.

### Włączenie sektora morskiego do obecnego systemu EU ETS

Proponowane rozszerzenie systemu na sektor morski oznacza objęcie ETS 100 % emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z rejsów wewnątrzunijnych, tj. emisji ze statków odbywających rejsy wyruszające z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywające do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, i emisji powstałych podczas cumowania w porcie UE oraz 50 % emisji pochodzących z rejsów pozaunijnych, tj. emisji ze statków odbywających rejsy wyruszające z portu znajdującego się poza UE i przybywające do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz statków odbywających rejsy wyruszające z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywające do portu poza UE.

Sprawozdawca popiera włączenie do systemu sektora morskiego, jest jednak przekonany, że transgraniczny wymiar transportu morskiego wymaga bardziej skoordynowanego podejścia i większych wysiłków na rzecz globalnego instrumentu rynkowego w drodze partnerstwa z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO). Zdaniem sprawozdawcy równe traktowanie wewnątrzunijnych i pozaunijnych szlaków morskich ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia konkurencyjności unijnego sektora morskiego. Uwzględnienie połowy emisji pochodzących z rejsów przychodzących i wychodzących między Unią a państwami trzecimi oraz połowy emisji pochodzących z rejsów wewnątrzunijnych zapewni sektorowi morskiemu UE równe warunki działania i jednocześnie ogranicza ryzyko zawinięć do portów w celu uniknięcia opłat oraz ryzyko przeniesienia działalności przeładunkowej poza Unię. Ponadto, aby złagodzić negatywne skutki pandemii COVID-19 i umożliwić pełną odbudowę sektora dzięki zagwarantowaniu mu wystarczającego czasu na dostosowanie i rozwój niezbędnych

technologii alternatywnych, sprawozdawca wydłuża okres stopniowego wprowadzania systemu handlu emisjami dla sektora morskiego z 20 % zweryfikowanych emisji do 2026 r. do 100 % do 2029 r.

Sprawozdawca uważa, że odpowiednie wsparcie finansowe ma zasadnicze znaczenie dla ułatwienia dekarbonizacji sektora. W związku z tym, oprócz funduszy na rzecz innowacji i modernizacji, proponuje ustanowienie specjalnego funduszu, a mianowicie funduszu na rzecz transformacji morskiej, w celu przyspieszenia projektów wspierających innowacyjne technologie i wdrażanie zrównoważonych paliw alternatywnych, a także rozwój odpowiedniej infrastruktury portowej. Niezwykle ważne jest, aby zasoby tego funduszu były rzeczywiście dodatkowe i nie były generowane poprzez realokację zasobów ze szkodą dla innych istniejących polityk, programów lub funduszy UE.

### **Wprowadzenie nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w transporcie drogowym i w budynkach**

Zgodnie z wnioskiem Komisji należy ustanowić nowy odrębny system handlu uprawnieniami do emisji obejmujący sektory transportu drogowego i budynków. Sprawozdawca popiera ambitne cele Unii w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu i dekarbonizacji gospodarki UE. Wyraża on jednak poważne obawy, że rozszerzenie EU ETS na transport drogowy i budynki będzie miało negatywny wpływ na konsumentów końcowych, obywateli i przedsiębiorstwa ze względu na dalszy wzrost kosztów paliwa, ponieważ koszty nabycia uprawnień do emisji w tym systemie znajdą odzwierciedlenie w cenach dla konsumentów końcowych, w szczególności dla gospodarstw domowych o niższych i średnich dochodach, co ograniczy ich mobilność i doprowadzi do ubóstwa energetycznego i transportowego. Sprawozdawca uważa zatem, że rozszerzenie nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji zarówno na transport drogowy, jak i na budynki, jest przedwczesne. Nawet po wdrożeniu europejskiego Społecznego Funduszu Klimatycznego i krajowych planów społeczno-klimatycznych wsparcie na rzecz pomocy Europejczykom będzie zdecydowanie niewystarczające, kiedy zgodnie z Europejskim prawem o klimacie nastąpi transformacja ekologiczna. Sprawozdawca uważa, że kompleksowa ocena skutków całego pakietu „Gotowi na 55” pokazująca rzeczywiste obciążenie dla obywateli europejskich oraz zawierająca skrupulatną analizę ryzyka ubóstwa energetycznego i ubóstwa transportowego oraz jego skali, jest kluczowym warunkiem wstępnym podjęcia świadomej ostatecznej decyzji w sprawie nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji.

## **POPRAWKI**

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

### **Poprawka 1**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(14) Międzynarodowa działalność w zakresie transportu morskiego obejmująca rejsy między portami podlegającymi jurysdykcji dwóch różnych państw członkowskich lub między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem niepodlegającym jurysdykcji żadnego z państw członkowskich jest jedynym rodzajem działalności w zakresie transportu nieobjętym poprzednimi zobowiązaniami Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Emisje pochodzące z paliw sprzedawanych w Unii na potrzeby podróży rozpoczynających się w jednym państwie członkowskim i kończących się w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim wzrosły od 1990 r. o około 36 %. Emisje te stanowią blisko 90 % wszystkich emisji pochodzących z żeglugi w Unii, ponieważ od 1990 r. emisje pochodzące z paliwa sprzedawanego w Unii na potrzeby rejsów rozpoczynających się i kończących w tym samym państwie członkowskim zostały zredukowane o 26 %. W dotychczasowym scenariuszu postępowania przewiduje się, że emisje z międzynarodowej działalności w zakresie transportu morskiego wzrosną o około 14 % w latach 2015–2030 i o 34 % w latach 2015–2050. ***Jeżeli wpływ działalności w zakresie transportu morskiego na zmianę klimatu będzie wzrastał zgodnie z prognozami, będzie to miało znaczący negatywny wpływ na redukcje dokonywane przez inne sektory w celu przeciwdziałania zmianie klimatu.***

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) W 2013 r. Komisja przyjęła strategię stopniowego włączania emisji morskich do polityki Unii w zakresie

(14) Międzynarodowa działalność w zakresie transportu morskiego obejmująca rejsy między portami podlegającymi jurysdykcji dwóch różnych państw członkowskich lub między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem niepodlegającym jurysdykcji żadnego z państw członkowskich jest jedynym rodzajem działalności w zakresie transportu nieobjętym poprzednimi zobowiązaniami Unii do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Emisje pochodzące z paliw sprzedawanych w Unii na potrzeby podróży rozpoczynających się w jednym państwie członkowskim i kończących się w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim wzrosły od 1990 r. o około 36 %. Emisje te stanowią blisko 90 % wszystkich emisji pochodzących z żeglugi w Unii, ponieważ od 1990 r. emisje pochodzące z paliwa sprzedawanego w Unii na potrzeby rejsów rozpoczynających się i kończących w tym samym państwie członkowskim zostały zredukowane o 26 %. W dotychczasowym scenariuszu postępowania przewiduje się, że emisje z międzynarodowej działalności w zakresie transportu morskiego wzrosną o około 14 % w latach 2015–2030 i o 34 % w latach 2015–2050. ***Proporcjonalne działania w tym sektorze powinny zatem znacznie przyczynić się do osiągnięcia unijnych celów redukcji emisji gazów cieplarnianych i do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., jak określono w prawie o klimacie.***

*Poprawka*

(15) W 2013 r. Komisja przyjęła strategię stopniowego włączania emisji morskich do polityki Unii w zakresie

redukcji emisji gazów cieplarnianych. Pierwszym krokiem tego podejścia było ustanowienie przez Unię w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757<sup>47</sup> systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji z transportu morskiego, po czym miało nastąpić ustanowienie celów redukcji dla sektora morskiego i zastosowanie środka rynkowego. Zgodnie z zobowiązaniem współprawodawców wyrażonym w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410<sup>48</sup> działania ze strony Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) lub Unii, w tym prace przygotowawcze dotyczące przyjęcia i wdrożenia środka zapewniającego, aby sektor ten wnosił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego, przy należyтым uwzględnieniu przez wszystkie zainteresowane strony, powinny zacząć się w 2023 r.

---

<sup>47</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie

redukcji emisji gazów cieplarnianych. Pierwszym krokiem tego podejścia było ustanowienie przez Unię w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757<sup>47</sup> systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji z transportu morskiego, po czym miało nastąpić ustanowienie celów redukcji dla sektora morskiego i zastosowanie środka rynkowego. Zgodnie z zobowiązaniem współprawodawców wyrażonym w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410<sup>48</sup> działania ze strony Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) lub Unii, w tym prace przygotowawcze dotyczące przyjęcia i wdrożenia środka zapewniającego, aby sektor ten wnosił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego, przy należyтым uwzględnieniu przez wszystkie zainteresowane strony, powinny zacząć się w 2023 r. ***Przy definiowaniu i wdrażaniu tych działań Unia powinna należycie uwzględnić konkurencyjność sektora morskiego, w tym konkurencyjność portów Unii, i nie powodować ucieczki emisji i przedsiębiorstw. Należy uwzględnić zawinięcia do portów w krajach sąsiadujących z UE przed zawinięciem lub po zawinięciu do portu w UE. Komisja powinna zatem ustanowić system monitorowania i zaproponować środki oceny i rozwiązania problemu ucieczki emisji i przedsiębiorstw związanego ze zmianą tras i zawijaniem do portów w celu uniknięcia opłat, a także określić potencjalne oddziaływanie takiego systemu regionalnego na konkurencyjność i łączalność portów w Europie, jak również potencjalny negatywny wpływ na podział zadań przewozowych.***

---

<sup>47</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie

monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

<sup>48</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814 (Dz.U. L 76 z 19.3.2018, s. 3).

monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

<sup>48</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/410 z dnia 14 marca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu wzmocnienia efektywnych pod względem kosztów redukcji emisji oraz inwestycji niskoemisyjnych oraz decyzję (UE) 2015/1814 (Dz.U. L 76 z 19.3.2018, s. 3).

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 16

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/410 Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów osiągniętych w IMO w realizacji ambitnego celu redukcji emisji i środków towarzyszących, aby zapewnić, by sektor transportu morskiego wnosił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego. ***IMO podejmuje wysiłki na rzecz ograniczenia emisji z obszarów morskich na świecie, które należy wspierać. Mimo iż niedawne postępy osiągnięte przez IMO zasługują na uznanie, środki te nie wystarczą do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego.***

*Poprawka*

(16) ***Transport morski jest nie tylko ważnym sektorem gospodarki europejskiej, ale ma również zasadnicze znaczenie dla łączności europejskiej. Funkcjonuje on w środowisku międzynarodowym i aby zachować konkurencyjność musi mieć równe warunki działania na całym świecie. Wczesne przejście europejskiego sektora transportu morskiego na zrównoważoną żeglugę mogłoby stanowić wyjątkową okazję do zwiększenia jego konkurencyjności w miarę przechodzenia systemów globalnych na bezemisyjność.*** Zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/410 Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów osiągniętych w IMO w realizacji ambitnego celu redukcji emisji i środków towarzyszących, aby zapewnić, by sektor transportu morskiego wnosił należyty wkład w wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów ustalonych w ramach porozumienia paryskiego. ***Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter żeglugi, należy wspierać wysiłki, które***

*podejmuje IMO na rzecz ograniczenia emisji z obszarów morskich na świecie, dzięki ustanowieniu globalnego skutecznego pod względem ochrony klimatu środka rynkowego zgodnie z porozumieniem paryskim, jako najbardziej odpowiedniego i najskuteczniejszego rozwiązania problemu obniżenia emisyjności sektora, zwłaszcza dla regionów położonych na peryferiach Europy, których sektory gospodarki morskiej są bardziej narażone na negatywne skutki gospodarcze. Komisja we współpracy z państwami członkowskimi powinna zatem wzmocnić wysiłki dyplomatyczne i zwiększyć presję na IMO, aby ograniczyć wzrost średniej temperatury na świecie do poziomu znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz dążyć do osiągnięcia celu 1,5 °C, a także zwalczać ucieczkę emisji, która zagraża przedsiębiorstwom unijnym ze względu na nieuczciwą konkurencję międzynarodową wobec portów spoza Unii. Ogólnie rzecz biorąc unijne inicjatywy dotyczące emisji z żeglugi powinny być zgodne z wysiłkami IMO, aby utrzymać równe warunki działania na szlakach morskich.*

#### **Poprawka 4**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 16 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(16a) Regionalny środek rynkowy, np. ETS, mógłby poważnie zagrozić ograniczeniu łącznych emisji z żeglugi, ponieważ zawijanie do portów w sąsiednich krajach nienależących do UE, aby uniknąć opłat, mogłoby nawet zwiększyć całkowite emisje, zwłaszcza gdy skutkuje dłuższymi rejsami do krajów trzecich stosujących niższe normy środowiskowe i z tych krajów. W związku z tym Unia Europejska powinna*



*wystrzegać się możliwych praktyk unikowych i przy obliczaniu emisji objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy uwzględniać zawinięcia do portów w sąsiednich krajach nienależących do Unii mające na celu uniknięcie opłat. Do zakresu rejsów, które należy zgłaszać na mocy rozporządzenia (UE)2015/757, należy włączyć wymóg zgłaszania całości rejsów obejmujących te porty w sąsiednich krajach nienależących do Unii. W tym celu definicja zawinięcia do portu stosowana w dyrektywie EU ETS oraz w rozporządzeniu (UE) 2015/757 powinna uwzględniać ryzyko ucieczki emisji i przedsiębiorstw wynikające z wprowadzenia regionalnego środka rynkowego. W związku z tym definicja zawinięcia do portu powinna obejmować postoje w porcie przeladunkowym sąsiedniego państwa nienależącego do Unii i uwzględniać praktyki zawijania do portów w krajach sąsiadujących z Unią stosowane przez statki w celu uniknięcia systemu EU ETS oraz zapobiegać takim praktykom. Ponadto należy włączyć nową definicję sąsiedniego portu przeladunkowego, aby wyrównać warunki działania i zapobiec ucieczce emisji w wyniku bardziej rygorystycznych przepisów stosowanych w portach Unii w porównaniu z portami państw trzecich. Aby zagwarantować równe warunki działania, Komisja powinna ponadto sporządzić wykaz szlaków dalekomorskich łączących co najmniej dwa kontynenty i obsługiwanych w ramach regularnych usług o długości przekraczającej 3000 km, na których statki prowadziłyby operacje przeladunku w dowolnym porcie znajdującym się na ich trasie. Wykaz ten powinien być corocznie poddawany przeglądowi przez Komisję.*

## **Poprawka 5**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

## Motyw 16 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(16b) Mając na uwadze, że działalność w zakresie transportu morskiego, która ma zostać uwzględniona w dyrektywie 2003/87/WE, obejmuje emisje CO<sub>2</sub> ze statków o pojemności brutto powyżej 5000 GT zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/757, Komisja nie później niż [xx lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] powinna przeanalizować wartość dodaną stopniowego włączania emisji z transportu morskiego pochodzących z mniejszych statków o pojemności powyżej 400 GT, w tym ewentualnie również statków świadczących usługi dla instalacji morskich, do unijnych ram prawnych poprzez ocenę skutków. W ten sposób takie statki mogłyby podlegać unijnemu systemowi monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO<sub>2</sub> w fazie pilotażowej stosowania tego systemu obejmującej co najmniej dwa okresy sprawozdawcze. Spośród przeanalizowanych danych Komisja powinna wziąć pod uwagę potencjalną redukcję emisji gazów cieplarnianych, skalę obciążenia administracyjnego oraz konsekwencje finansowe. W następstwie wniosków z takiej oceny skutków Komisja powinna przedstawić Radzie i Parlamentowi Europejskiemu w stosownych przypadkach rozporządzenie zmieniające (UE) 2015/757 i dyrektywę 2003/87/WE.***

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(17) W Europejskim Zielonym Ładzie Komisja wyraziła zamiar wprowadzenia dodatkowych środków w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych

(17) W Europejskim Zielonym Ładzie Komisja wyraziła zamiar wprowadzenia dodatkowych środków w celu rozwiązania problemu emisji gazów cieplarnianych

z sektora transportu morskiego za pomocą pakietu środków umożliwiających Unii osiągnięcie jej celów w zakresie redukcji emisji. W tym kontekście należy zmienić dyrektywę 2003/87/WE w celu włączenia sektora transportu morskiego do EU ETS, aby zagwarantować, że sektor ten przyczyni się do osiągnięcia bardziej ambitnych celów Unii w zakresie klimatu, a także celów porozumienia paryskiego, które wymaga, aby kraje rozwinięte przewodziły, przyjmując cele redukcji emisji gazów cieplarnianych obejmujące całość gospodarki, podczas gdy kraje rozwijające zachęca się do przechodzenia z czasem do celów redukcji lub ograniczenia emisji gazów cieplarnianych obejmujących całość gospodarki<sup>49</sup>. Biorąc pod uwagę, że emisje pochodzące z międzynarodowego lotnictwa poza Europą powinny zostać ograniczone od stycznia 2021 r. w drodze globalnych działań rynkowych, podczas gdy brak jest działań, które ograniczałyby lub wyceniały emisje pochodzące z transportu morskiego, wskazane jest, aby EU ETS obejmował część emisji pochodzących z rejsów między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego, przy czym państwo trzecie mogłoby zdecydować o podjęciu odpowiednich działań w odniesieniu do pozostałej części emisji. Rozszerzenie EU ETS na sektor transportu morskiego powinno zatem obejmować połowę emisji ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowę emisji ze statków odbywających rejsy wyruszających z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywających do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, emisje ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa

z sektora transportu morskiego za pomocą pakietu środków umożliwiających Unii osiągnięcie jej celów w zakresie redukcji emisji. W tym kontekście należy zmienić dyrektywę 2003/87/WE w celu włączenia sektora transportu morskiego do EU ETS, aby zagwarantować, że sektor ten przyczyni się do osiągnięcia bardziej ambitnych celów Unii w zakresie klimatu, a także celów porozumienia paryskiego, które wymaga, aby kraje rozwinięte przewodziły, przyjmując cele redukcji emisji gazów cieplarnianych obejmujące całość gospodarki, podczas gdy kraje rozwijające zachęca się do przechodzenia z czasem do celów redukcji lub ograniczenia emisji gazów cieplarnianych obejmujących całość gospodarki<sup>49</sup>. Biorąc pod uwagę, że emisje pochodzące z międzynarodowego lotnictwa poza Europą powinny zostać ograniczone od stycznia 2021 r. w drodze globalnych działań rynkowych, podczas gdy brak jest działań, które ograniczałyby lub wyceniały emisje pochodzące z transportu morskiego, wskazane jest, aby EU ETS obejmował część emisji pochodzących z rejsów między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego, przy czym państwo trzecie mogłoby zdecydować o podjęciu odpowiednich działań w odniesieniu do pozostałej części emisji. Rozszerzenie EU ETS na sektor transportu morskiego powinno zatem obejmować połowę emisji ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowę emisji ze statków odbywających rejsy wyruszających z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywających do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, emisje ze statków odbywających rejsy przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa

członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz emisje podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Podejście to zostało uznane za praktyczny sposób rozwiązania kwestii wspólnych, lecz zróżnicowanych odpowiedzialności i możliwości, co było od dawna wyzwaniem w kontekście UNFCCC. Uwzględnienie części emisji pochodzących zarówno z rejsów przychodzących, jak i wychodzących między Unią a państwami trzecimi zapewnia skuteczność EU ETS, w szczególności poprzez zwiększenie wpływu środka na środowisko w porównaniu z zakresem geograficznym ograniczonym do rejsów w obrębie UE, przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka zawinięć do portów w celu uniknięcia opłat oraz ryzyka przeniesienia działalności przeładunkowej poza Unię. Aby zapewnić płynne włączenie sektora do EU ETS, należy stopniowo zwiększać liczbę uprawnień umarżanych przez przedsiębiorstwa żeglugowe w odniesieniu do zweryfikowanych emisji zgłoszonych **za lata 2023–2025. Aby chronić integralność środowiskową systemu, w zakresie, w jakim w tych latach umarża się mniejszą liczbę uprawnień w odniesieniu do zweryfikowanych emisji dla transportu morskiego, po ustaleniu różnicy między zweryfikowanymi emisjami a uprawnieniami umarżonymi każdego roku, należy anulować odpowiednią liczbę uprawnień.** Począwszy od 2026 r. przedsiębiorstwa żeglugowe powinny umarżać liczbę uprawnień odpowiadającą wszystkim swoim zweryfikowanym emisjom zgłoszonym w poprzednim roku.

członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz emisje podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Podejście to zostało uznane za praktyczny sposób rozwiązania kwestii wspólnych, lecz zróżnicowanych odpowiedzialności i możliwości, co było od dawna wyzwaniem w kontekście UNFCCC. **Ponadto statki obsługujące trasy objęte autostradami morskimi lub zapewniające wyspom ciągłość terytorialną jako usługę publiczną nie powinny być objęte zakresem EU ETS, aby uniknąć konkretnego ryzyka zmiany rodzaju transportu na sektory bardziej zanieczyszczające w pierwszym przypadku, a także ryzyka narażenia na szwank ciągłości terytorialnej w drugim.** Uwzględnienie części emisji pochodzących zarówno z rejsów przychodzących, jak i wychodzących między Unią a państwami trzecimi zapewnia skuteczność EU ETS, w szczególności poprzez zwiększenie wpływu środka na środowisko w porównaniu z zakresem geograficznym ograniczonym do rejsów w obrębie UE, przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka zawinięć do portów w celu uniknięcia opłat oraz ryzyka przeniesienia działalności przeładunkowej poza Unię. **Ponadto aby zapobiec ucieczce emisji spowodowanej ewentualnym przenoszeniem operacji przeładunku z portów w Unii do portów przeładunkowych w sąsiednich krajach nienależących do UE, rozszerzenie EU ETS na sektor transportu morskiego powinno zatem obejmować wszystkie emisje z odbywających rejsy statków przybywających do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu przeładunkowego w sąsiednim państwie nienależącym do UE oraz emisje z odbywających rejsy statków wyruszających z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywających do portu przeładunkowego w sąsiednim państwie nienależącym do UE.** Aby zapewnić

płynne włączenie sektora do EU ETS, należy stopniowo zwiększać liczbę uprawnień umarżanych przez przedsiębiorstwa żeglugowe w odniesieniu do zweryfikowanych emisji zgłoszonych **w okresie od pierwszego roku do trzeciego roku po upływie 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.** Począwszy od czwartego roku po upływie 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy przedsiębiorstwa żeglugowe powinny umarżać liczbę uprawnień odpowiadającą wszystkim swoim zweryfikowanym emisjom zgłoszonym w poprzednim roku. **Należy jednak podjąć działania gwarantujące, że rozszerzenie EU ETS na transport morski będzie miało na państwa członkowskie sprawiedliwy i proporcjonalny wpływ, przy uwzględnieniu specyfiki tych państw, na przykład związanej z ich położeniem geograficznym, klimatem i warunkami pogodowymi.**

---

<sup>49</sup> Porozumienie paryskie, art. 4 ust. 4.

---

<sup>49</sup> Porozumienie paryskie, art. 4 ust. 4.

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(17a) EU ETS powinien przyczynić się do jak największego skutecznego obniżenia emisyjności działalności związanej z transportem morskim. Przejście z paliw kopalnych na paliwa odnawialne i niskoemisyjne odegra istotną rolę w tym procesie. Biorąc jednak pod uwagę wyzwania związane ze zmniejszeniem emisji w sektorze morskim wynikające z obecnego braku rentownych niskoemisyjnych technologii układów napędowych, co uznano w strategii Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, i biorąc pod***

*uwagę wysoki poziom konkurencji między przedsiębiorstwami żegludowymi i istotną różnicę cenową między paliwami konwencjonalnymi a paliwami odnawialnymi i niskoemisyjnymi, przejście to należy wspierać za pomocą zachęt ekonomicznych, które odzwierciedlają korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania paliw alternatywnych i sprawiają, że są one bardziej konkurencyjne dla przedsiębiorstw żegludowych, co pozwala uniknąć ucieczki emisji. W tym celu przedsiębiorstwom żegludowym należy przydzielić bezpłatne uprawnienia, proporcjonalnie do ilości wykorzystanych i zgłoszonych paliw alternatywnych. Liczbę uprawnień przydzielanych bezpłatnie należy skorygować za pomocą mnożników, aby uwzględnić fakt, że niektóre rodzaje paliw alternatywnych przynoszą większe korzyści dla środowiska, a ich zakup jest kosztowniejszy dla przedsiębiorstw żegludowych. Komisja powinna regularnie dokonywać przeglądu poziomu mnożników na podstawie informacji dotyczących cen rynkowych paliw. Ponadto w rezolucji Parlamentu Europejskiego z kwietnia 2021 r. w sprawie wydajnego i czystszej transportu morskiego uznano znaczenie w sektorze morskim takich technologii przejściowych jak LNG i infrastruktura LNG. Wykorzystanie takich technologii powinno być zatem wspierane w początkowej fazie przejściowej poprzez częściowy przydział bezpłatnych uprawnień.*

## **Poprawka 8**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 17 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(17b) W razie konieczności Komisja powinna dokonać przeglądu**

*rozporządzenia (UE) 2015/757 w celu zapewnienia, aby dostępne były informacje na temat stosowania wszystkich rodzajów paliw alternatywnych do celów określenia liczby bezpłatnych uprawnień w ramach EU ETS.*

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(17c) Należy ustanowić fundusz na rzecz transformacji morskiej, aby zapewnić państwom członkowskim środki finansowe na wsparcie polityki na rzecz obniżenia emisyjności sektora transportu morskiego. Należy to osiągnąć przede wszystkim w drodze rozwoju innowacyjnych technologii na rzecz obniżania emisyjności sektora, produkcji zrównoważonych paliw alternatywnych zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) .../... w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim<sup>1</sup>, w tym systemów zbierania surowców dla paliw alternatywnych, inwestycji w badania i rozwój oraz pierwsze zastosowanie przemysłowe technologii i projektów ograniczających emisje gazów cieplarnianych, badań nad nowymi silnikami i technologiami oraz infrastruktury portowej. Komisja powinna przedłożyć wnioski ustawodawcze dotyczące utworzenia funduszu morskiego. Fundusz morski powinien być w pełni zapisany w budżecie programem wydatków w WRF. Pula środków budżetowych na ten program powinna być wyrażona jako kwota ustalona na poziomie odpowiadającym 75 % spodziewanych dochodów ze sprzedaży na aukcji uprawnień dla sektora morskiego.*

---

<sup>1</sup> COM(2021)0562

***Fundusz morski powinien działać na zasadzie zarządzania dzielonego z państwami członkowskimi na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060.***

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(18) Przepisy dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego powinny być poddawane przeglądowi w świetle przyszłych zmian na arenie międzynarodowej oraz wysiłków podejmowanych w celu osiągnięcia celów porozumienia paryskiego, w tym drugiego globalnego przeglądu w 2028 r., a następnie kolejnych globalnych przeglądów co pięć lat, które mają stanowić podstawę dla kolejnych ustalanych na poziomie krajowym wkładów. W szczególności Komisja powinna w dowolnym momencie przed drugim globalnym przeglądem w 2028 r. – a zatem nie później niż do dnia 30 września 2028 r. – przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach IMO dotyczących globalnego środka rynkowego. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna przeanalizować instrumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz ocenić, w stosownych przypadkach, sposób wdrożenia tych instrumentów do prawa unijnego poprzez zmianę dyrektywy 2003/87/WE. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna zawrzeć stosowne wnioski.

*Poprawka*

(18) Przepisy dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego powinny być poddawane przeglądowi w świetle przyszłych zmian na arenie międzynarodowej oraz wysiłków podejmowanych w celu osiągnięcia celów porozumienia paryskiego, w tym drugiego globalnego przeglądu w 2028 r., a następnie kolejnych globalnych przeglądów co pięć lat, które mają stanowić podstawę dla kolejnych ustalanych na poziomie krajowym wkładów. W szczególności Komisja powinna ***co dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, a w szczególności*** w dowolnym momencie przed drugim globalnym przeglądem w 2028 r. – a zatem nie później niż do dnia 30 września 2028 r. – przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w negocjacjach IMO dotyczących globalnego środka rynkowego. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna przeanalizować instrumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz ocenić, w stosownych przypadkach, sposób wdrożenia tych instrumentów do prawa unijnego poprzez zmianę dyrektywy 2003/87/WE. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna zawrzeć stosowne wnioski. ***Ponadto Komisja powinna zdecydowanie opowiadać się na szczeblu międzynarodowym za ustanowieniem globalnego środka***



*rynkowego we współpracy z  
Międzynarodową Organizacją Morską  
(IMO) w celu rozszerzenia w stosownych  
przypadkach zakresu EU ETS na  
transport morski.*

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Komisja powinna dokonać przeglądu funkcjonowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego *w świetle doświadczeń związanych z jej stosowaniem, w tym w odniesieniu do ewentualnych praktyk unikowych, a następnie powinna zaproponować środki zapewniające jej skuteczność.*

*Poprawka*

(19) ***Do 1 stycznia 2025 r.*** Komisja powinna dokonać przeglądu funkcjonowania dyrektywy 2003/87/WE w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego, ***w drodze oceny skutków, w ścisłej współpracy z odpowiednimi organami portowymi, przedsiębiorstwami żegludowymi i wszystkimi właściwymi zainteresowanymi stronami, na podstawie rzeczywistych danych, aby ustalić możliwe oddziaływanie tych przepisów na ucieczkę emisji, przesunięcie zawinięć do portów i działalności portowej do portów znajdujących się poza UE, łączalność portów w Europie oraz, w stosownych przypadkach, przesunięcie międzygałęziowe. W ocenie skutków należy również w szczególności uwzględnić ewentualne praktyki unikowe i sporządzenie wykazu potencjalnych rodzajów działalności gospodarczej, które nie wchodzą w zakres istotnej działalności gospodarczej prowadzonej przy zawinięciach do portów w krajach sąsiadujących z UE. Taka specjalna ocena skutków jest kluczowa dla działania EU ETS zgodnego z zamierzeniami, zwłaszcza w odniesieniu do ewentualnych praktyk unikowych. W przypadku gdyby w ramach oceny skutków stwierdzono ryzyko negatywnego wpływu na sektor morski, unijne porty oraz na regiony morskie i przybrzeżne oraz wyspy Komisja powinna zaproponować środki***

*zapobiegawcze, aby przeciwdziałać temu ryzyku, w tym zalecenia dotyczące szczegółowych przepisów odnoszących się do portów w basenach morskich UE lub w krajach sąsiadujących z UE, w celu zapewnienia równych warunków działania i skuteczności obniżenia emisyjności sektora. Należy starannie rozważyć dostosowanie do środka rynkowego opracowanego przez IMO jako sposób przeciwdziałania potencjalnym negatywnym skutkom regionalnego zakresu EU ETS. Ponadto Komisja powinna przeprowadzić synergistyczną ocenę skutków, w której przeanalizuje oddziaływanie wszystkich wniosków objętych pakietem „Gotowi na 55”, w tym kwestie konkurencyjności UE, potencjalnego ryzyka ograniczenia mobilności oraz efektywności kosztowej redukcji emisji gazów cieplarnianych.*

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20

*Tekst proponowany przez Komisję*

(20) Osobą lub organizacją odpowiedzialną za zgodność z EU ETS powinno być przedsiębiorstwo żeglugowe, zdefiniowane jako właściciel statku lub każda inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu. Definicja ta opiera się na definicji „przedsiębiorstwa” zawartej w art. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2015/757 i jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym przez

*Poprawka*

(20) Osobą lub organizacją odpowiedzialną za zgodność z EU ETS powinno być przedsiębiorstwo żeglugowe, zdefiniowane jako właściciel statku lub każda inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu. Definicja ta opiera się na definicji „przedsiębiorstwa” zawartej w art. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2015/757 i jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym przez

IMO w 2016 r. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” przedsiębiorstwo żeglugowe mogłoby, w drodze ustaleń umownych, obciążyć kosztami przestrzegania przepisów niniejszej dyrektywy podmiot, który jest bezpośrednio odpowiedzialny za decyzje mające wpływ na emisje CO<sub>2</sub> ze statku. Podmiot ten byłby zwykle podmiotem odpowiedzialnym za wybór paliwa, trasy i prędkości statku.

IMO w 2016 r. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” przedsiębiorstwo żeglugowe mogłoby, w drodze ustaleń umownych, obciążyć kosztami przestrzegania przepisów niniejszej dyrektywy podmiot, który jest bezpośrednio odpowiedzialny za decyzje mające wpływ na emisje CO<sub>2</sub> ze statku. Podmiot ten byłby zwykle podmiotem odpowiedzialnym za wybór paliwa, trasy i prędkości statku. ***Należy monitorować i egzekwować zgodność statku z przepisami, co stanowi wspólną odpowiedzialność właściciela statku i operatora. Wzywa się Komisję do dokonania do 2027 r. oceny potencjalnych luk w zakresie zgodności, proponowania środków i, w stosownych przypadkach, dokonania przeglądu niniejszej dyrektywy.***

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 21

*Tekst proponowany przez Komisję*

(21) Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw żeglugowych, za każde przedsiębiorstwo żeglugowe powinno odpowiadać jedno państwo członkowskie. Komisja powinna opublikować wstępny wykaz przedsiębiorstw żeglugowych, które prowadziły działalność morską objętą EU ETS, określający organ administrujący w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. Wykaz powinien być aktualizowany co najmniej raz ***na dwa lata*** w celu ponownego przypisania przedsiębiorstw żeglugowych do innego organu administrującego w zależności od potrzeb. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim organem administrującym powinno być to państwo członkowskie. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych

*Poprawka*

(21) Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw żeglugowych, za każde przedsiębiorstwo żeglugowe powinno odpowiadać jedno państwo członkowskie. Komisja powinna opublikować wstępny wykaz przedsiębiorstw żeglugowych, które prowadziły działalność morską objętą EU ETS, określający organ administrujący w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. Wykaz powinien być aktualizowany ***regularnie i*** co najmniej ***raz w roku*** w celu ponownego przypisania przedsiębiorstw żeglugowych do innego organu administrującego w zależności od potrzeb. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim organem administrującym powinno być to państwo członkowskie. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych

zarejestrowanych w państwie trzecim organem administrującym powinno być państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo żeglugowe miało największą szacunkową liczbę zawinięć do portów podczas rejsów objętych zakresem dyrektywy 2003/87/WE w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w państwie trzecim, które w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania nie odbyły żadnego rejsu objętego zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, organem administrującym powinno być państwo członkowskie, z którego przedsiębiorstwo żeglugowe wyruszyło w swój pierwszy rejs objęty zakresem stosowania tej dyrektywy. Komisja powinna publikować i aktualizować *co dwa lata* wykaz przedsiębiorstw żeglugowych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, określając organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. W celu zapewnienia równego traktowania przedsiębiorstw żeglugowych państwa członkowskie powinny stosować zharmonizowane zasady administrowania przedsiębiorstwami żeglugowymi, za które są odpowiedzialne, zgodnie ze szczegółowymi zasadami, które mają być ustanowione przez Komisję.

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 23 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

zarejestrowanych w państwie trzecim organem administrującym powinno być państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo żeglugowe miało największą szacunkową liczbę zawinięć do portów podczas rejsów objętych zakresem dyrektywy 2003/87/WE w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych w państwie trzecim, które w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania nie odbyły żadnego rejsu objętego zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, organem administrującym powinno być państwo członkowskie, z którego przedsiębiorstwo żeglugowe wyruszyło w swój pierwszy rejs objęty zakresem stosowania tej dyrektywy. Komisja powinna publikować i aktualizować *co roku* wykaz przedsiębiorstw żeglugowych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2003/87/WE, określając organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego. W celu zapewnienia równego traktowania przedsiębiorstw żeglugowych państwa członkowskie powinny stosować zharmonizowane zasady administrowania przedsiębiorstwami żeglugowymi, za które są odpowiedzialne, zgodnie ze szczegółowymi zasadami, które mają być ustanowione przez Komisję.

*Poprawka*

***(23a) Szczególną uwagę należy poświęcić statkom eksploatowanym na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych lub objętych zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, a także statkom pływającym do lub z regionów najbardziej oddalonych lub***

*wysp UE w celu promowania dostępności. W związku z tym należy przewidzieć odstępstwo od niniejszej dyrektywy dla emisji z rejsów morskich odbywanych do i z regionów lub wysp najbardziej oddalonych ze względu na ich zależność od transportu morskiego pod względem ciągłości terytorialnej, importu surowców, towarów podstawowych i innych produktów, a także pewnej części eksportu.*

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 24

*Tekst proponowany przez Komisję*

(24) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) lub inna właściwa organizacja, w oparciu o doświadczenia z realizacji podobnych zadań związanych z ochroną środowiska, powinna w stosownych przypadkach i zgodnie ze swoim mandatem wspierać Komisję i organy administrujące w zakresie wdrażania dyrektywy 2003/87/WE. Dzięki swojemu doświadczeniu we wdrażaniu rozporządzenia (UE) 2015/757 i swoim narzędziom informatycznym EMSA **mogłaby** pomagać organom administrującym, zwłaszcza w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji powstających w wyniku działalności morskiej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, ułatwiając wymianę informacji lub opracowując wytyczne i kryteria.

*Poprawka*

(24) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) lub inna właściwa organizacja, w oparciu o doświadczenia z realizacji podobnych zadań związanych z ochroną środowiska, powinna w stosownych przypadkach i zgodnie ze swoim mandatem wspierać Komisję i organy administrujące w zakresie wdrażania dyrektywy 2003/87/WE. W związku ze swoim doświadczeniem we wdrażaniu rozporządzenia (UE) 2015/757 i swoimi narzędziami informatycznymi EMSA **powinna** pomagać organom administrującym, zwłaszcza w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji powstających w wyniku działalności morskiej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, ułatwiając wymianę informacji lub opracowując wytyczne i kryteria.

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 25 a (nowy)

***(25a) Aby zapewnić równe warunki działania dla statków pływających w warunkach zalodzenia i innych statków, należy zastosować szczególną metodę uwzględniającą dodatkowe emisje związane z pływaniem w warunkach zalodzenia i dodatkowe emisje ze statków klasy lodowej, gdy pływają na wodach otwartych, a jednocześnie zadbać o to, aby handel uprawnieniami do emisji w ramach ETS nadal zmniejszał emisje w sektorze morskim. W tym celu należy odpowiednio zmienić przepisy dotyczące przekazywania, umarzania i anulowania uprawnień na mocy dyrektywy 2003/87/WE.***

## **Poprawka 17**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 28**

(28) Osiągnięcie ambitniejszych celów klimatycznych będzie wymagało przeznaczenia na transformację klimatyczną znacznych środków publicznych w UE, a także z budżetów krajowych. Aby uzupełnić i pokryć znaczne wydatki na działania związane z klimatem w budżecie UE, wszystkie dochody z aukcji nieprzypisane do budżetu Unii powinny być wykorzystywane na cele związane z klimatem. Obejmuje to wykorzystanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niższych i średnich dochodach poprzez zmniejszenie podatków zakłócających. Ponadto, aby zaradzić efektom dystrybucyjnym i społecznym skutkom transformacji w państwach członkowskich o niskich dochodach, należy wykorzystać dodatkową ilość 2,5 % ogólnounijnej

(28) Osiągnięcie ambitniejszych celów klimatycznych będzie wymagało przeznaczenia na transformację klimatyczną znacznych środków publicznych w UE, a także z budżetów krajowych. Aby uzupełnić i pokryć znaczne wydatki na działania związane z klimatem w budżecie UE, wszystkie dochody z aukcji nieprzypisane do budżetu Unii powinny być wykorzystywane na cele związane z klimatem. Obejmuje to wykorzystanie wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w gospodarstwach domowych o niższych i średnich dochodach poprzez zmniejszenie podatków zakłócających. Ponadto, aby zaradzić efektom dystrybucyjnym i społecznym skutkom transformacji w państwach członkowskich o niskich dochodach, należy wykorzystać dodatkową ilość 2,5 % ogólnounijnej

liczby uprawnień od [rok wejścia w życie dyrektywy] do 2030 r. na finansowanie transformacji energetycznej państw członkowskich, w których produkt krajowy brutto (PKB) na mieszkańca jest niższy niż 65 % średniej unijnej w latach 2016–2018, za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego, o którym mowa w art. 10d dyrektywy 2003/87/WE.

liczby uprawnień od [rok wejścia w życie dyrektywy] do 2030 r., **a także równowartość 1,5 % całkowitej liczby uprawnień z puli powyżej 400 mln uprawnień odłożonych w rezerwie stabilności rynkowej na rzecz funduszu modernizacyjnego** na finansowanie transformacji energetycznej państw członkowskich, w których produkt krajowy brutto (PKB) na mieszkańca jest niższy niż 65 % średniej unijnej w latach 2016–2018, za pośrednictwem funduszu modernizacyjnego, o którym mowa w art. 10d dyrektywy 2003/87/WE. **Aby EU ETS przyczyniał się do zmniejszenia globalnych emisji gazów cieplarnianych i umożliwiał obniżenie emisyjności, znaczny odsetek dochodów EU ETS generowany przez sektor morski lub równoważne kwoty należy przeznaczyć na obniżenie emisyjności tego sektora i portów Unii.**

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 30

*Tekst proponowany przez Komisję*

(30) Mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM), ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../..]<sup>51</sup>, **stanowi** rozwiązanie alternatywne dla przydziału bezpłatnych uprawnień w celu przeciwdziałania ryzyku ucieczki emisji gazów cieplarnianych. W zakresie, w jakim sektory i podsektory są objęte tym środkiem, **nie powinny one otrzymywać przydziału bezpłatnych uprawnień**. Aby umożliwić producentom, importerom i handlowcom dostosowanie się do nowego systemu, **potrzebne jest jednak przejściowe stopniowe znoszenie bezpłatnych uprawnień**. **Zmniejszenie przydziału bezpłatnych uprawnień powinno zostać wdrożone poprzez**

*Poprawka*

(30) Mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> (CBAM), ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../..]<sup>51</sup>, **może stanowić** rozwiązanie alternatywne dla przydziału bezpłatnych uprawnień w celu przeciwdziałania ryzyku ucieczki emisji gazów cieplarnianych **po potwierdzeniu przez Komisję w ramach oceny, że rozporządzenie jest skuteczne w zapobieganiu ucieczce emisji zarówno względem przywozu, jak i wywozu**. W zakresie, w jakim sektory i podsektory są objęte tym środkiem, **należy jednak zapewnić gwarancje zgodne z zasadami WTO dla produktów przeznaczonych do wywozu i ich producentów**. Aby

zastosowanie współczynnika do przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów CBAM, wraz ze stopniowym wprowadzaniem CBAM. Odsetek ten (współczynnik CBAM) powinien wynosić 100 % w okresie przejściowym między wejściem w życie [rozporządzenia w sprawie CBAM] a 2025 r., 90 % w 2026 r. i powinien być zmniejszany o 10 punktów procentowych każdego roku aż do osiągnięcia 0 %, tym samym eliminując przydział bezpłatnych uprawnień w dziesiątym roku. Należy odpowiednio dostosować właściwe akty delegowane dotyczące przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów i podsektorów objętych CBAM. Bezpłatne uprawnienia, które nie są już przyznawane sektorom CBAM w oparciu o to obliczenie (zapotrzebowanie CBAM), muszą zostać sprzedane na aukcji, a dochody z tego tytułu trafią do funduszu innowacyjnego w celu wspierania innowacji w zakresie technologii niskoemisyjnych, wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla („CCU”), wychwytywania i składowania dwutlenku węgla („CCS”), energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu. Szczególną uwagę należy zwrócić na projekty w sektorach CBAM. Aby zachować proporcję przydziału bezpłatnych uprawnień dostępnych dla sektorów innych niż CBAM, ostateczna liczba do odliczenia od przydziału bezpłatnych uprawnień i do sprzedania na aukcji powinna zostać obliczona na podstawie proporcji, jaką stanowi zapotrzebowanie CBAM w odniesieniu do potrzeb wszystkich sektorów otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień.

umożliwić producentom, importerom i handlowcom dostosowanie się do nowego systemu, **w przypadku gdy bezpłatne uprawnienia są stopniowo znoszone zgodnie z wnioskami na temat skuteczności CBAM zawartymi w sprawozdaniu Komisji na podstawie [rozporządzenia w sprawie CBAM], zasadnicze znaczenie ma stopniowa transformacja. Takie zmniejszenie przydziału bezpłatnych uprawnień powinno zostać wdrożone poprzez zastosowanie współczynnika do przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów CBAM, wraz ze stopniowym wprowadzaniem CBAM. Odsetek ten (współczynnik CBAM) powinien wynosić 100 % w okresie przejściowym między wejściem w życie [rozporządzenia w sprawie CBAM] a 2025 r., 90 % w 2026 r. i powinien być zmniejszany o 10 punktów procentowych każdego roku aż do osiągnięcia 0 %, tym samym eliminując przydział bezpłatnych uprawnień w dziesiątym roku. Należy odpowiednio dostosować właściwe akty delegowane dotyczące przydziału bezpłatnych uprawnień dla sektorów i podsektorów objętych CBAM, z uwzględnieniem potrzeby utrzymania przydziału bezpłatnych uprawnień dla produktów eksportowanych.** Bezpłatne uprawnienia, które nie są już przyznawane sektorom CBAM w oparciu o to obliczenie (zapotrzebowanie CBAM), muszą zostać sprzedane na aukcji, a dochody z tego tytułu trafią do funduszu innowacyjnego w celu wspierania innowacji w zakresie technologii niskoemisyjnych, wychwytywania i utylizacji dwutlenku węgla („CCU”), wychwytywania i składowania dwutlenku węgla („CCS”), energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu. Szczególną uwagę należy zwrócić na projekty w sektorach CBAM. Aby zachować proporcję przydziału bezpłatnych uprawnień dostępnych dla sektorów innych



niż CBAM, ostateczna liczba do odliczenia od przydziału bezpłatnych uprawnień i do sprzedania na aukcji powinna zostać obliczona na podstawie proporcji, jaką stanowi zapotrzebowanie CBAM w odniesieniu do potrzeb wszystkich sektorów otrzymujących przydział bezpłatnych uprawnień.

---

51 [wpisać pełne odniesienie do Dz. U.]

---

51 [wpisać pełne odniesienie do Dz. U.]

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 32

*Tekst proponowany przez Komisję*

(32) Kompleksowe podejście do innowacji ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Na poziomie UE niezbędne wysiłki w zakresie badań i innowacji są wspierane m.in. poprzez program „Horyzont Europa”, który obejmuje znaczne finansowanie i nowe instrumenty dla sektorów objętych ETS. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby krajowe przepisy transponujące nie utrudniały innowacji i były neutralne technologicznie.

*Poprawka*

(32) Kompleksowe podejście do innowacji ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Na poziomie UE niezbędne wysiłki w zakresie badań i innowacji są wspierane m.in. poprzez program „Horyzont Europa”, który obejmuje znaczne finansowanie i nowe instrumenty dla sektorów objętych ETS. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby krajowe przepisy transponujące nie utrudniały innowacji i były neutralne technologicznie, ***natomiast Komisja powinna zapewnić dostępność i skuteczność niezbędnej pomocy technicznej i doradczej.***

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 33

*Tekst proponowany przez Komisję*

(33) Zakres funduszu innowacyjnego, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, należy rozszerzyć w celu zapewnienia wsparcia dla innowacji w zakresie technologii i procesów

*Poprawka*

(33) Zakres funduszu innowacyjnego, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE, należy rozszerzyć w celu zapewnienia wsparcia ***dla wdrażania w procesach przemysłowych***

niskoemisyjnych, które dotyczą zużycia paliw w sektorze budowlanym **i sektorze transportu drogowego**. Ponadto fundusz innowacyjny powinien służyć wspieraniu inwestycji służących **obniżeniu** emisyjności sektora transportu morskiego, w tym inwestycji w zrównoważone paliwa alternatywne, takie jak wodór i amoniak, które są produkowane ze źródeł odnawialnych, a także w bezemisyjne technologie napędowe, takie jak technologie wiatrowe. Biorąc pod uwagę, że dochody uzyskane z kar nałożonych na mocy rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]<sup>52</sup> przeznacza się na fundusz innowacyjny jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, Komisja powinna zapewnić, aby należycie uwzględniono wsparcie dla innowacyjnych projektów mających na celu przyspieszenie rozwoju oraz stosowania paliw odnawialnych **i** niskoemisyjnych w sektorze morskim, jak określono w art. 21 ust. 1 rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Aby zapewnić dostępność wystarczającego finansowania dla innowacji w tym rozszerzonym zakresie, fundusz innowacyjny należy uzupełnić o 50 mln uprawnień, pochodzących częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać sprzedane na aukcji, a częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać przydzielone bezpłatnie, zgodnie z obecną proporcją finansowania funduszu innowacyjnego z każdego źródła.

**technologii nieprzełomowych, które mają ogromny potencjał ograniczenia emisji, nie są jednak jeszcze gotowe do wprowadzenia na rynek, a także** dla innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych, które dotyczą zużycia paliw w sektorze budowlanym. Ponadto fundusz innowacyjny powinien służyć wspieraniu inwestycji służących przyspieszeniu **obniżenia** emisyjności sektora transportu morskiego **dzięki inwestycjom w rozwiązania krótkoterminowe, takie jak technologie napędowe i infrastruktura tankowania LNG, a w szczególności rozwój średnioterminowych rozwiązań przełomowych, wsparcie dla wdrażania innowacyjnych technologii**, w tym inwestycji w zrównoważone paliwa alternatywne (**i powiązaną infrastrukturę**), takie jak wodór i amoniak, które są produkowane ze **zrównoważonych** źródeł odnawialnych, **w pierwsze zastosowania przemysłowe, infrastrukturę tankowania i ładowania w portach, w tym w podłączenie do lądowej sieci elektroenergetycznej i do innej infrastruktury energetycznej**, a także w bezemisyjne technologie napędowe, takie jak technologie wiatrowe. Biorąc pod uwagę, że dochody uzyskane z kar nałożonych na mocy rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]<sup>52</sup> przeznacza się na fundusz innowacyjny jako zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, Komisja powinna zapewnić, aby należycie uwzględniono wsparcie dla innowacyjnych projektów mających na celu przyspieszenie rozwoju oraz stosowania **zrównoważonych** paliw odnawialnych, niskoemisyjnych **i bezemisyjnych, a także elektryfikację** w sektorze morskim, jak określono w art. 21 ust. 1 rozporządzenia xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Aby zapewnić dostępność wystarczającego finansowania dla innowacji w tym rozszerzonym zakresie, fundusz innowacyjny należy

uzupełnić o 50 mln uprawnień, pochodzących częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać sprzedane na aukcji, a częściowo z uprawnień, które w przeciwnym razie mogłyby zostać przydzielone bezpłatnie, zgodnie z obecną proporcją finansowania funduszu innowacyjnego z każdego źródła. ***Aby jak najszybciej zapewnić wsparcie dla innowacji w zakresie technologii transformacyjnych, Komisja powinna zagwarantować, że finansowanie udostępniane z funduszu innowacyjnego będzie skoncentrowane w pierwszych latach wdrażania niniejszej dyrektywy, przy uwzględnieniu zasady równowagi geograficznej.***

---

<sup>52</sup> [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].

---

<sup>52</sup> [dodać odniesienie do rozporządzenia FuelEU Maritime].

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 38

*Tekst proponowany przez Komisję*

(38) Zakres funduszu modernizacyjnego należy dostosować do najnowszych unijnych celów w zakresie klimatu poprzez wprowadzenie wymogu, aby inwestycje były zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu i rozporządzeniem (UE) 2021/1119, oraz poprzez ***wyeliminowanie wsparcia*** dla wszelkich inwestycji związanych z wykorzystaniem paliw ***kopalnych***. Ponadto część funduszu modernizacyjnego, którą należy przeznaczyć na inwestycje priorytetowe, należy zwiększyć do 80 %; efektywność energetyczną należy traktować jako obszar priorytetowy po stronie popytu, a wsparcie gospodarstw domowych w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego, w tym w regionach wiejskich i oddalonych, należy uwzględnić

*Poprawka*

(38) Zakres funduszu modernizacyjnego należy dostosować do najnowszych unijnych celów w zakresie klimatu poprzez wprowadzenie wymogu, aby inwestycje były zgodne z celami Europejskiego Zielonego Ładu i rozporządzeniem (UE) 2021/1119, oraz poprzez ***dalsze wsparcie*** dla wszelkich inwestycji związanych z wykorzystaniem ***zrównoważonych paliw i technologii przejściowych***. Ponadto część funduszu modernizacyjnego, którą należy przeznaczyć na inwestycje priorytetowe, należy zwiększyć do 80 %; efektywność energetyczną należy traktować jako obszar priorytetowy po stronie popytu, a wsparcie gospodarstw domowych w celu rozwiązania problemu ubóstwa energetycznego, w tym w regionach wiejskich i oddalonych, należy uwzględnić

w zakresie inwestycji priorytetowych.

w zakresie inwestycji priorytetowych.

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 40

*Tekst proponowany przez Komisję*

(40) Odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzące z recyklingu paliwa węglowe mogą odegrać istotną rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach, których emisyjność trudno zmniejszyć. W przypadkach, gdy pochodzące z recyklingu paliwo węglowe i odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego produkuje się z wychwyconego dwutlenku węgla w ramach działalności objętej niniejszą dyrektywą, emisje te należy ujmować w ramach tej działalności. W celu zapewnienia, aby stosowanie odnawialnych paliw pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych przyczyniało się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i uniknięcia podwójnego liczenia w odniesieniu do paliw, które przyczyniają się do tej redukcji, należy wyraźnie rozszerzyć określone w art. 14 ust. 1 uprawnienia do przyjmowania przez Komisję aktów wykonawczych ustanawiających konieczne korekty dotyczące sposobu ujmowania ewentualnego uwalniania się dwutlenku węgla oraz unikania podwójnego liczenia, aby zapewnić wprowadzenie odpowiednich zachęt, uwzględniając również sposób traktowania tych paliw zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001.

*Poprawka*

(40) Odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzące z recyklingu paliwa węglowe mogą odegrać istotną rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach, których emisyjność trudno zmniejszyć. W przypadkach, gdy pochodzące z recyklingu paliwo węglowe i odnawialne ciekłe i gazowe paliwa pochodzenia niebiologicznego produkuje się z wychwyconego dwutlenku węgla w ramach działalności objętej niniejszą dyrektywą, emisje te należy ujmować w ramach tej działalności, **jeśli CO<sub>2</sub> jest emitowany do atmosfery**. W celu zapewnienia, aby stosowanie odnawialnych paliw pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych przyczyniało się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i uniknięcia podwójnego liczenia w odniesieniu do paliw, które przyczyniają się do tej redukcji, należy wyraźnie rozszerzyć określone w art. 14 ust. 1 uprawnienia do przyjmowania przez Komisję aktów wykonawczych ustanawiających konieczne korekty dotyczące sposobu **i miejsca** ujmowania ewentualnego uwalniania się dwutlenku węgla oraz unikania podwójnego liczenia, aby zapewnić wprowadzenie odpowiednich zachęt **dla wychwytywania CO<sub>2</sub>**, uwzględniając również sposób traktowania tych paliw zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001.

## Poprawka 23

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 42**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(42) **Wylączenie** z EU ETS instalacji wykorzystujących wyłącznie biomasę doprowadziło do **sytuacji, w których instalacje opalane w dużej części biomasą uzyskują nieoczekiwane zyski poprzez otrzymywanie bezpłatnych uprawnień w dużym stopniu przewyższających rzeczywiste emisje. W związku z tym należy wprowadzić** wartość progową dla spalania biomasy przy współczynniku zero, **powyżej której instalacje ulegałyby wylączeniu z EU ETS. Wartość progowa 95 % jest zgodna z parametrem niepewności określonym w art. 2 pkt 16 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/331<sup>56</sup>.**

---

<sup>56</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/331 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia przejściowych zasad dotyczących zharmonizowanego przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w całej Unii na podstawie art. 10a dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 59 z 27.2.2019, s. 8).

**Poprawka 24**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 43**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(43) **W komunikacie Komisji dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r.<sup>57</sup> podkreślono szczególne wyzwanie, jakim jest ograniczenie emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. W związku z tym Komisja**

*Poprawka*

(42) **Dalsze** wylączenie z EU ETS instalacji wykorzystujących wyłącznie biomasę doprowadzi do **braku pewności w odniesieniu do aktualizacji wartości wskaźników referencyjnych dla przydziału bezpłatnych uprawnień i będzie zniechęcać do pełnego przejścia na bezemisyjne źródła energii. Należy utrzymać** wartość progową wynoszącą **100 %** dla spalania biomasy przy współczynniku zero **dla instalacji, które mają zostać wylączone z EU ETS.**

---

<sup>56</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/331 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia przejściowych zasad dotyczących zharmonizowanego przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w całej Unii na podstawie art. 10a dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 59 z 27.2.2019, s. 8).

*Poprawka*

**skreśla się**

*ogłosiła, że dalsze rozszerzenie handlu uprawnieniami do emisji mogłoby obejmować emisje z sektora transportu drogowego i sektora budowlanego. Handel uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych dwóch nowych sektorów zostałby wprowadzony w drodze oddzielnego, ale powiązanego handlu uprawnieniami do emisji. Pozwoliłoby to uniknąć wszelkich zakłóceń we właściwym funkcjonowaniu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach instalacji stacjonarnych i lotnictwa. Nowemu systemowi towarzyszą uzupełniające polityki i środki zapobiegające niepożądanym wpływom na ceny, kształtujące oczekiwania uczestników rynku oraz dążące do sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla dla całej gospodarki. Dotychczasowe doświadczenie pokazuje, że stworzenie nowego rynku wymaga ustanowienia wydajnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji. W celu zapewnienia synergii i spójności z istniejącą infrastrukturą Unii dla EU ETS obejmującą emisje z instalacji stacjonarnych i lotnictwa, należy ustanowić system handlu uprawnieniami do emisji dla sektorów transportu drogowego i sektora budowlanego poprzez wprowadzenie poprawki do dyrektywy 2003/87/WE.*

---

<sup>57</sup> COM(2020)562 final

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 44

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(44) Aby ustanowić właściwe ramy wdrażania i zapewnić rozsądne ramy czasowe pozwalające osiągnąć cel do 2030 r., handel uprawnieniami do*

*Poprawka*

*skreśla się*

*emisji w tych dwóch nowych sektorach należy rozpocząć w 2025 r. W pierwszym roku od podmiotów objętych regulacją należy wymagać posiadania zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych oraz raportowania swoich emisji w latach 2024 i 2025. Wydawanie uprawnień i obowiązki w zakresie zgodności dla tych podmiotów powinny obowiązywać od 2026 r. Taki przebieg umożliwi rozpoczęcie handlu uprawnieniami do emisji w tych sektorach w sposób uporządkowany i skuteczny. Umożliwiłoby to również wdrożenie środków finansowania unijnego oraz środków państw członkowskich, aby zapewnić sprawiedliwe społecznie rozpoczęcie handlu uprawnieniami do emisji w tych dwóch sektorach w celu zmniejszenia wpływu ceny emisji dwutlenku węgla na gospodarstwa domowe i użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji.*

## **Poprawka 26**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 45**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(45) Ze względu na bardzo wysoką liczbę małych podmiotów uczestniczących w systemie w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego nie ma możliwości ustanowienia punktu regulacyjnego na poziomie podmiotów bezpośrednio emitujących gazy cieplarniane, jak ma to miejsce w przypadku instalacji stacjonarnych i lotnictwa. W związku z tym, ze względu na wykonalność techniczną i skuteczność administracyjną, bardziej zasadne jest ustanowienie punktu regulacyjnego na dalszym etapie łańcucha dostaw. Czynnością, która niesie za sobą powstanie obowiązku w zakresie zgodności w ramach nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji, powinno*

*Poprawka*

*skreśla się*

*być dopuszczenie do konsumpcji paliw wykorzystywanych do spalania w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, w tym spalania w transporcie drogowym gazów cieplarnianych w celu składowania geologicznego. Aby uniknąć podwójnego uwzględnienia, nie należy uwzględniać dopuszczenia do konsumpcji paliw, które wykorzystuje się w innych działaniach zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE.*

#### **Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 46**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(46) Podmioty objęte regulacją w tych dwóch nowych sektorach oraz punkt regulacyjny należy określić zgodnie z systemem podatku akcyzowego przewidzianym w dyrektywie Rady (UE) 2020/262<sup>58</sup>, wraz z koniecznymi dostosowaniami, ponieważ na podstawie tej dyrektywy ustanowiono już solidny system kontroli w odniesieniu do wszystkich ilości paliw dopuszczonych do konsumpcji do celów płatności podatków akcyzowych. Użytkownicy końcowi paliw w tych sektorach nie powinni podlegać obowiązkom przewidzianym w dyrektywie 2003/87/WE.*

*skreśla się*

---

*58 Dyrektywa Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiająca ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 4).*

#### **Poprawka 28**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 47**



*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(47) Podmioty objęte regulacją, których dotyczy zakres systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, powinny obowiązywać podobne warunki dotyczące zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych co operatorów instalacji stacjonarnych. Należy ustanowić zasady dotyczące wniosków o zezwolenia, warunków wydawania zezwoleń, treści oraz przeglądu, a także wszelkich zmian związanych z podmiotem objętym regulacją. Aby wprowadzanie nowego systemu przebiegło w zorganizowany sposób, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby podmioty objęte regulacją, których dotyczy zakres nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji, posiadały ważne zezwolenie w momencie wprowadzania systemu w 2025 r.**

*skreśla się*

## **Poprawka 29**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 48**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(48) Całkowitą liczbę uprawnień dla nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji należy określać zgodnie ze ścieżką liniową, aby osiągnąć cel redukcji emisji na 2030 r., biorąc pod uwagę efektywny kosztowo wkład sektora budowlanego i sektora transportu drogowego na poziomie 43 % redukcji emisji do 2030 r. w porównaniu z 2005 r. Całkowitą liczbę uprawnień należy określić po raz pierwszy w 2026 r., na podstawie ścieżki rozpoczynającej się w 2024 r. od dopuszczalnych wartości emisji w 2024 r. (1 109 304 000 CO<sub>2</sub>/t), obliczonych zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu**

*skreśla się*

*Europejskiego i Rady (UE) 2018/842<sup>59</sup> na podstawie emisji odniesienia dla tych sektorów w latach 2016–2018. W związku z tym współczynnik liniowy redukcji należy określić na poziomie 5,15 %. Od 2028 r. całkowitą liczbę uprawnień należy określać na podstawie średniego poziomu emisji objętych sprawozdaniem za lata 2024, 2025 oraz 2026 i zmniejszać o tę samą bezwzględną roczną wartość redukcji ustaloną od 2024 r., co odpowiada współczynnikowi liniowemu redukcji na poziomie 5,43 % w stosunku do porównywalnej wartości wyżej określonej ścieżki w 2025 r. Jeśli emisje te znacznie przewyższają tę wartość ścieżki i jeśli ta rozbieżność nie wynika z niewielkich różnic w metodach pomiaru emisji, współczynnik liniowy redukcji należy dostosować, aby osiągnąć wymaganą redukcję emisji w 2030 r.*

---

*59 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).*

### **Poprawka 30**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 49**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(49) Sprzedaż na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych jest najprostszą i najbardziej wydajną ekonomicznie metodą przydziału*

*Poprawka*

*skreśla się*

*uprawnień do emisji, która pozwala również uniknąć nieoczekiwanych zysków. Zarówno w sektorze budowlanym, jak i sektorze transportu drogowego, presja konkurencyjna spoza Unii jest stosunkowo niewielka lub w ogóle nie występuje i sektory te nie są narażone na ryzyko ucieczki emisji gazów cieplarnianych. W związku z tym uprawnienia dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego należy przydzielać wyłącznie poprzez sprzedaż na aukcji z pominięciem jakiegokolwiek przydziału bezpłatnych uprawnień.*

### **Poprawka 31**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 50**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(50) W celu zapewnienia płynnego rozpoczęcia handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego oraz biorąc pod uwagę konieczność wcześniejszego zabezpieczenia lub zakupienia przez podmioty objęte regulacją uprawnień, aby zmniejszyć ich cenę oraz ryzyko utraty płynności, na początku należy prowadzić na aukcji sprzedaż większej liczby uprawnień. W 2026 r. wolumen uprawnień sprzedawanych na aukcji powinien być zatem o 30 % wyższy niż całkowita liczba uprawnień na 2026 r. Liczba ta byłaby wystarczająca, aby zapewnić płynność zarówno w przypadku obniżenia poziomu emisji zgodnie z potrzebami w zakresie redukcji emisji, jak i w przypadku, gdy redukcje emisji będą następowały jedynie stopniowo. Szczegółowe zasady dotyczące tej koncentracji wolumenu uprawnień na wstępie ustanowione zostaną w akcie delegowanym dotyczącym sprzedaży na aukcji przyjętym na podstawie art. 10*

*skreśla się*

*ust. 4 dyrektywy 2003/87/WE.*

### **Poprawka 32**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 51**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(51) Zasady dotyczące dystrybucji udziałów aukcyjnych są wysoce istotne dla wszelkich dochodów z aukcji, które przypadłyby państwom członkowskim, szczególnie w świetle potrzeby wzmocnienia zdolności państw członkowskich do przeciwdziałania skutkom społecznym sygnału cenowego dotyczącego emisji dwutlenku węgla w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego. Niezależnie od faktu, że te dwa sektory mają bardzo odmienne cechy charakterystyczne, należy ustanowić wspólną zasadę dystrybucji podobną do tej mającej zastosowanie w przypadku instalacji stacjonarnych. Główną część uprawnień należy rozdzielić pomiędzy wszystkie państwa członkowskie na podstawie średniej dystrybucji emisji w objętych sektorach w okresie od 2016 r. do 2018 r.**

*skreśla się*

### **Poprawka 33**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 52**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(52) Wprowadzeniu ceny emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym powinny towarzyszyć skuteczne rekompensaty społeczne, szczególnie w świetle już istniejących poziomów ubóstwa energetycznego. W 2018 r. około 34 mln Europejczyków poinformowało**

*skreśla się*

*o niemożliwości odpowiedniego ogrzania swoich domów, a w przeprowadzonym w 2019 r. w całej UE badaniu 6,9 % mieszkańców Unii odpowiedziało, że nie jest w stanie ogrzać swoich domów w wystarczającym stopniu<sup>60</sup>. Aby osiągnąć skuteczne rekompensaty społeczne i dystrybucyjne, od państw członkowskich należy wymagać, aby wydawały dochody z aukcji na cele związane z klimatem i energią, które już określono dla obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji, ale również dla środków dodanych specjalnie w celu rozwiązania problemów związanych z nowymi sektorami – transportu drogowego i budowlanym, w tym związanych ze środkami z dziedziny polityki zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE<sup>61</sup>. Dochody z aukcji należy wykorzystać na działania ukierunkowane na społeczne aspekty handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do tych nowych sektorów, ze szczególnym naciskiem na gospodarstwa domowe znajdujące się w trudnej sytuacji, mikroprzedsiębiorstwa oraz użytkowników transportu. W ten sposób nowy Społeczny Fundusz Klimatyczny zapewni specjalne finansowanie państwom członkowskim, aby wesprzeć obywateli Unii, którzy najbardziej ucierpieli wskutek ubóstwa energetycznego lub związanego z mobilnością lub narażonych na ryzyko doświadczenia tego rodzaju ubóstwa. Fundusz ten będzie wspierać uczciwość i solidarność pomiędzy państwami członkowskimi i wewnątrz nich, zmniejszając jednocześnie ryzyko ubóstwa energetycznego i związanego z mobilnością w okresie tego przejścia. Będzie się on opierał na obowiązujących mechanizmach solidarności i je uzupełniał. Zasoby tego nowego funduszu będą zasadniczo odpowiadały 25 % oczekiwanych dochodów z nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji w okresie 2026–2032 i zostaną wdrożone*

*na podstawie społecznych planów w dziedzinie klimatu, które państwa członkowskie powinny przedstawić zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 20.../nn<sup>62</sup>. Ponadto każde państwo członkowskie powinno wykorzystywać swoje dochody z aukcji między innymi do finansowania części kosztów wynikających z ich społecznych planów w dziedzinie klimatu.*

---

<sup>60</sup> Dane z 2018 r. Eurostat, SILC [ilc\_mdes01].

*61 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1–56).*

*62 [Dodać odniesienie do rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny].*

## **Poprawka 34**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 52 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(52a) Koszty transformacji oraz pogłębiająca się niestabilność cen energii i surowców wynikająca zarówno z dostosowań związanych z transformacją, jak i z wyczerpywania się zasobów, sprawiają, że niezbędna staje się ochrona gospodarstw domowych, przedsiębiorstw i MSP znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu inwestycji, aby zapewnić powodzenie transformacji ekologicznej. W związku z tym należy ustanowić Społeczny Fundusz Klimatyczny, aby zapewnić sprzyjającą*

*włączeniu społecznemu i sprawiedliwą transformację, która nikogo nie pozostawia w tyle.*

## **Poprawka 35**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 53**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(53) Sprawozdawczość dotycząca wykorzystywania dochodów z aukcji należy dostosować do aktualnej sprawozdawczości ustanowionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999<sup>63</sup>.**

*skreśla się*

---

<sup>63</sup> **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1-77).**

## **Poprawka 36**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 54**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(54) Innowacje i rozwój nowych technologii niskoemisyjnych w sektorze budowlanym i sektorze transportu**

*skreśla się*

*drogowego są kluczowe dla zapewnienia opłacalnego wkładu tych sektorów w oczekiwane redukcje emisji. Z tego względu 150 mln uprawnień pochodzących z handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego należy również udostępnić funduszowi innowacyjnemu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji w celu stymulowania opłacalnych redukcji emisji.*

### **Poprawka 37**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 55**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(55) Podmioty objęte regulacją, które obejmuje system handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, powinny umarzać uprawnienia w odniesieniu do swoich zweryfikowanych emisji odpowiadające ilości paliw, które dopuścili do konsumpcji . Po raz pierwszy uprawnienia dla zweryfikowanych emisji powinny umorzyć w 2026 r. Aby zminimalizować obciążenie administracyjne, szereg zasad mających zastosowanie do obowiązującego systemu handlu uprawnieniami do emisji dla instalacji stacjonarnych i lotnictwa należy po wprowadzeniu koniecznych dostosowań zastosować do handlu uprawnieniami do emisji dla sektora budowlanego i sektora transportu drogowego. Obejmuje to w szczególności zasady dotyczące przekazywania, umarzania i anulowania uprawnień, a także zasady dotyczące ważności uprawnień, kar, właściwych organów oraz obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich.*

*skreśla się*



## Poprawka 38

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 56

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(56) Aby handel uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego był skuteczny, należy umożliwić monitorowanie emisji przy wysokiej pewności oraz racjonalnych kosztach. Emisje należy przypisywać podmiotom objętym regulacją na podstawie ilości paliwa dopuszczonego do konsumpcji i w połączeniu ze współczynnikiem emisji. Podmioty objęte regulacją powinny być w stanie w sposób wiarygodny i dokładny identyfikować i rozróżniać sektory, w których paliwa dopuszcza się do konsumpcji, a także użytkowników ostatecznych paliw, aby uniknąć niepożądanych skutków, takich jak podwójne obciążenie. Aby zapewnić wystarczające dane do ustalenia łącznej liczby uprawnień w okresie od 2028 r. do 2030 r., podmioty objęte regulacją posiadające zezwolenie w momencie uruchomienia systemu w 2025 r. powinny raportować swoje powiązane emisje historyczne, które miały miejsce w 2024 r.**

*skreśla się*

## Poprawka 39

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 57

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(57) Należy wprowadzić środki mające na celu przeciwdziałanie potencjalnemu ryzyku nadmiernych wzrostów cen, które, w przypadku szczególnie wysokiego poziomu na początku handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, mogą osłabić gotowość gospodarstw domowych i osób fizycznych**

*skreśla się*

*do ograniczenia swoich emisji gazów cieplarnianych. Środki te powinny uzupełniać zabezpieczenia przewidziane w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej na podstawie decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814<sup>64</sup>, które zaczęły mieć zastosowanie w 2019 r. Podczas gdy rynek będzie nadal określał cenę emisji dwutlenku węgla, środki zabezpieczające będą uruchamiane poprzez oparty na zasadach automatyzm, dzięki czemu uprawnienia będą uwalniane z rezerwy stabilności rynkowej tylko w przypadku spełnienia konkretnych warunków uruchamiających opartych na wzroście średniej ceny uprawnień. Ten dodatkowy mechanizm powinien być również wysoce reaktywny, aby zapobiec nadmiernej zmienności spowodowanej czynnikami innymi niż zmienione zasadnicze cechy rynku. Środki te należy zastosować na różnych szczeblach nadmiernego wzrostu cen, co będzie skutkowało różnymi poziomami interwencji. Komisja powinna ściśle monitorować warunki uruchamiające oraz – w przypadku ich spełnienia – wdrażać środki w trybie pilnym. Odbywa się to bez uszczerbku dla jakichkolwiek środków towarzyszących, które państwa członkowskie mogą wdrażać, aby przeciwdziałać negatywnym skutkom społecznym.*

---

<sup>64</sup> *Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).*

**Poprawka 40**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 58**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(58) Komisja powinna monitorować stosowanie systemu handlu uprawnieniami do emisji w sektorach budowlanym i transportu drogowego, w tym stopień konwergencji cen z obowiązującym ETS, a także, w stosownych przypadkach, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie należy zaproponować przegląd, aby poprawić skuteczność handlu uprawnieniami do emisji, zarządzanie nim i jego praktyczne stosowanie w tych sektorach na podstawie zdobytej wiedzy oraz większej konwergencji cen. Należy zobowiązać Komisję do przedłożenia pierwszego sprawozdania dotyczącego tych kwestii do dnia 1 stycznia 2028 r.**

**skreśla się**

**Poprawka 41**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 59**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(59) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania art. 3gd ust. 3, art. 12 ust. 3b oraz art. 14 ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze. Aby zapewnić synergię z obowiązującymi ramami regulacyjnymi, przyznanie uprawnień wykonawczych w art. 14 i 15 tej dyrektywy należy rozszerzyć tak, aby obejmowały sektor transportu drogowego i sektor budowlany. Z tych uprawnień wykonawczych należy korzystać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>65</sup>.**

**skreśla się**

---

<sup>65</sup> Rozporządzenie (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające

*przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).*

## **Poprawka 42**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 60**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(60) W celu przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do art. 10 ust. 4 oraz 10a ust. 8 tej dyrektywy. Ponadto, aby zapewnić synergię z obowiązującymi ramami regulacyjnymi, uprawnienia przekazane w art. 10 ust. 4 oraz 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE należy rozszerzyć tak, aby obejmowały sektor transportu drogowego i sektor budowlany. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. Zgodnie ze wspólną*

*skreśla się*

*deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających<sup>66</sup> państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.*

---

66 Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

### **Poprawka 43**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 60 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(60a) Całościowe i oparte na dowodach naukowych podejście ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. i celu polegającego na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. Wszystkie środki powinny być projektowane na podstawie kompleksowej oceny skutków analizującej niniejszą dyrektywę i inne akty ustawodawcze związane z Europejskim prawem o klimacie oraz obejmującej ich oddziaływanie na poszczególne sektory europejskiej gospodarki. W związku z tym do dnia 1 stycznia 2025 r. Komisja powinna przeprowadzić taką synergiczną ocenę skutków dotyczącą społeczno-gospodarczych i środowiskowych aspektów środków.***

## Poprawka 44

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 63

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(63) Ponadto w celu zapewnienia przewidywalności poziomu uprawnień, który pozostaje w rezerwie stabilności rynkowej po unieważnieniu, to unieważnienie uprawnień w rezerwie nie powinno już zależeć od wolumenu uprawnień sprzedawanych na aukcji z poprzedniego roku. Liczbę uprawnień w rezerwie należy zatem ustalić na poziomie 400 mln uprawnień, co odpowiada najniższemu progowi wartości TNAC.**

*skreśla się*

## Poprawka 45

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 66

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(66) Aby zmniejszyć ryzyko nierównowagi podaży i popytu związanych z rozpoczęciem handlu uprawnieniami do emisji w sektorze budowlanym i sektorze transportu drogowego, a także aby uczynić go bardziej odpornym na wstrząsy na rynku, w tych nowych sektorach należy zastosować oparty na zasadach mechanizm rezerwy stabilności rynkowej. Aby można było korzystać z tej rezerwy od początku funkcjonowania tego systemu, z chwilą jej ustanowienia powinna zawierać ona początkowo 600 mln uprawnień przeznaczonych do handlu uprawnieniami do emisji w sektorze transportu drogowego i sektorze budowlanym. Początkowe dolne i górne progi, których osiągnięcie skutkuje uwolnieniem lub poborem uprawnień z rezerwy, powinny podlegać klauzuli dotyczącej ogólnego przeglądu. Pozostałe**

*skreśla się*

*elementy takie jak publikacja łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu lub liczby uprawnień uwolnionych lub umieszczonych w rezerwie powinny być zgodne z zasadami dotyczącymi rezerwy dla innych sektorów.*

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 67

*Tekst proponowany przez Komisję*

(67) Konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) 2015/757, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS. Należy wprowadzić zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757, aby zobowiązać przedsiębiorstwa do raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania do zatwierdzenia swoich zweryfikowanych planów monitorowania i zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu. Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod monitorowania emisji CO<sub>2</sub> oraz przepisów dotyczących monitorowania, a także wszelkich innych istotnych informacji określonych w rozporządzeniu (UE) 2015/757, w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania EU ETS na szczeblu administracyjnym oraz uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2015/757 o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania i ich zmiany przez organy administrujące, o przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, a także o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych

*Poprawka*

(67) Konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) 2015/757, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS. Należy wprowadzić zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757, aby zobowiązać przedsiębiorstwa do raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania do zatwierdzenia swoich zweryfikowanych planów monitorowania i zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu, **w tym informacji na temat zawinięć do portów w sąsiadujących krajach spoza Unii.** Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod monitorowania emisji CO<sub>2</sub> oraz przepisów dotyczących monitorowania, a także wszelkich innych istotnych informacji określonych w rozporządzeniu (UE) 2015/757, w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania EU ETS na szczeblu administracyjnym oraz uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2015/757 o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania i ich zmiany przez organy administrujące, o przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji

danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa. Dane, w odniesieniu do których przeprowadza się monitorowanie, raportowanie i weryfikację na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, można również wykorzystywać w celu zapewnienia zgodności z innymi przepisami prawa Unii wymagającymi monitorowania, raportowania i weryfikacji tych samych informacji dotyczących statków.

na poziomie przedsiębiorstwa, a także o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa. Dane, w odniesieniu do których przeprowadza się monitorowanie, raportowanie i weryfikację na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, można również wykorzystywać w celu zapewnienia zgodności z innymi przepisami prawa Unii wymagającymi monitorowania, raportowania i weryfikacji tych samych informacji dotyczących statków.

## Poprawka 47

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 67

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(67) Konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) 2015/757, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS. Należy wprowadzić zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757, aby zobowiązać przedsiębiorstwa do raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania do zatwierdzenia swoich zweryfikowanych planów monitorowania i zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu. Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod monitorowania emisji CO<sub>2</sub> oraz przepisów dotyczących monitorowania, a także wszelkich innych istotnych informacji określonych w rozporządzeniu (UE) 2015/757, w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania EU ETS na szczeblu

#### *Poprawka*

(67) Konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) 2015/757, aby uwzględnić włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS. Należy wprowadzić zmiany w rozporządzeniu (UE) 2015/757, aby zobowiązać przedsiębiorstwa do raportowania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz przedkładania do zatwierdzenia swoich zweryfikowanych planów monitorowania i zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa odpowiedzialnemu organowi administrującemu, **w tym informacji na temat zawinięć do portów w sąsiadujących krajach spoza Unii**. Ponadto Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany metod monitorowania emisji CO<sub>2</sub> oraz przepisów dotyczących monitorowania, a także wszelkich innych istotnych informacji określonych



administracyjnym oraz uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2015/757 o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania i ich zmiany przez organy administrujące, o przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, a także o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa. Dane, w odniesieniu do których przeprowadza się monitorowanie, raportowanie i weryfikację na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, można również wykorzystywać w celu zapewnienia zgodności z innymi przepisami prawa Unii wymagającymi monitorowania, raportowania i weryfikacji tych samych informacji dotyczących statków.

w rozporządzeniu (UE) 2015/757, w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania EU ETS na szczeblu administracyjnym oraz uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2015/757 o przepisy dotyczące zatwierdzania planów monitorowania i ich zmiany przez organy administrujące, o przepisy dotyczące monitorowania, raportowania i przekazywania zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa, a także o przepisy dotyczące weryfikacji zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa oraz wydawania sprawozdania z weryfikacji w odniesieniu do zagregowanych danych dotyczących emisji na poziomie przedsiębiorstwa. Dane, w odniesieniu do których przeprowadza się monitorowanie, raportowanie i weryfikację na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, można również wykorzystywać w celu zapewnienia zgodności z innymi przepisami prawa Unii wymagającymi monitorowania, raportowania i weryfikacji tych samych informacji dotyczących statków.

## Poprawka 48

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 67 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(67a) Biorąc pod uwagę, że niniejsza dyrektywa spowoduje dodatkowe koszty przestrzegania przepisów w sektorach, których dotyczy, należy podjąć działania kompensacyjne, aby zapobiec wzrostowi ogólnego poziomu obciążeń regulacyjnych. W związku z tym Komisja powinna dokonywać przeglądu dyrektywy 2003/87/WE niezwłocznie od momentu wejścia w życie niniejszej dyrektywy oraz na podstawie kompleksowej ogólnej oceny skutków całego pakietu „Gotowi na 55”, z uwzględnieniem jego skumulowanych i***

*łącznych skutków, w tym w odniesieniu do kosztów społecznych i ich dystrybucji, konkurencyjności, miejsc pracy, ucieczki emisji i przedsiębiorstw. W szczególności Komisja powinna bezzwłocznie przedstawić wnioski dotyczące równoważenia obciążeń regulacyjnych przez zmianę lub zniesienie przepisów zawartych w innych aktach ustawodawczych Unii, które to przepisy generują koszty przestrzegania przepisów w przedmiotowych sektorach.*

## **Poprawka 49**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 2 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do działań wymienionych w załącznikach I *i III* oraz do gazów cieplarnianych wymienionych w załączniku II. W przypadku gdy w instalacji objętej EU ETS ze względu na wykorzystywanie jednostek spalania o całkowitej nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW zmienione zostają procesy produkcyjne w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i gdy nie osiąga już ona tego progu, pozostaje ona objęta EU ETS aż do upływu odpowiedniego okresu pięciu lat, o którym mowa w art. 11 ust. 1 akapit drugi, następującego po zmianie jej procesu produkcyjnego.

*Poprawka*

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do działań wymienionych w załączniku I oraz do gazów cieplarnianych wymienionych w załączniku II. W przypadku gdy w instalacji objętej EU ETS ze względu na wykorzystywanie jednostek spalania o całkowitej nominalnej mocy cieplnej przekraczającej 20 MW zmienione zostają procesy produkcyjne w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i gdy nie osiąga już ona tego progu, pozostaje ona objęta EU ETS aż do upływu odpowiedniego okresu pięciu lat, o którym mowa w art. 11 ust. 1 akapit drugi, następującego po zmianie jej procesu produkcyjnego.

## **Poprawka 50**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 3 – akapit 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) »emisje« oznaczają uwolnienie gazów cieplarnianych ze źródła znajdującego się w jakiegokolwiek instalacji, uwolnienie ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I lub ze statków wykonujących działanie w zakresie transportu morskiego wymienione w załączniku I gazów określonych dla tego działania **lub uwolnienie gazów cieplarnianych odpowiadających działaniom, o których mowa w załączniku III;**”;

*Poprawka*

b) »emisje« oznaczają uwolnienie gazów cieplarnianych ze źródła znajdującego się w jakiegokolwiek instalacji, uwolnienie ze statku powietrznego wykonującego działanie lotnicze wymienione w załączniku I lub ze statków wykonujących działanie w zakresie transportu morskiego wymienione w załączniku I gazów określonych dla tego działania;

**Poprawka 51**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) »zezwoleństwo na emisję gazów cieplarnianych« oznacza zezwolenie wydane zgodnie z art. 5, **6 i 30b**;

*Poprawka*

d) »zezwoleństwo na emisję gazów cieplarnianych« oznacza zezwolenie wydane zgodnie z art. 5 **i 6**;

**Poprawka 52**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera v

*Tekst proponowany przez Komisję*

v) »przedsiębiorstwo żeglugowe« oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki

*Poprawka*

v) »przedsiębiorstwo żeglugowe« oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki

i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady(\*);

i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady(\*); **w przypadku gdy ostateczną odpowiedzialność za eksploatację statku i decyzje mające wpływ na emisje gazów cieplarnianych ze statku przejmują/przejmują, w drodze ustaleń umownych, inny podmiot lub inne podmioty, podmiot ten lub podmioty te jest/są bezpośrednio odpowiedzialny/odpowiedzialne za przyjęcie obowiązków, odpowiedzialności i kosztów przestrzegania przepisów na mocy niniejszej dyrektywy w zakresie określonym w tych ustaleniach umownych. Eksploatacja statku do celów niniejszego artykułu oznacza określenie przewożonego ładunku, trasy lub prędkości statku.**

### **Poprawka 53**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera x

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*x) »podmiot objęty regulacją« do celów rozdziału IVa oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, z wyjątkiem każdego konsumenta końcowego paliw, która angażuje się w działalność, o której mowa w załączniku III, i należy do jednej z następujących kategorii:*

*(i) w przypadku gdy paliwo przechodzi przez skład podatkowy określony w art. 3 pkt 11 dyrektywy Rady (UE) 2020/262(\*), uprawniony prowadzący skład podatkowy określony w art. 3 pkt 1 tej dyrektywy zobowiązany*

*skreśla się*

*do zapłaty podatku akcyzowego, który stał się wymagalny zgodnie z art. 7 tej dyrektywy;*

*(ii) jeżeli ppkt (i) nie ma zastosowania, każda inna osoba zobowiązana do zapłaty podatku akcyzowego, który stał się wymagalny zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2020/262 w odniesieniu do paliw objętych zakresem niniejszego rozdziału;*

*(iii) jeżeli ppkt (i) i (ii) nie mają zastosowania, każda inna osoba, którą muszą zarejestrować odpowiednie właściwe organy państwa członkowskiego w celu objęcia jej zobowiązaniem do zapłaty podatku akcyzowego, w tym każda osoba zwolniona z obowiązku podatku akcyzowego, o której mowa w art. 21 ust. 5 akapit czwarty dyrektywy Rady 2003/96/WE(\*\*);*

*(iv) jeżeli ppkt (i), (ii) i (iii) nie mają zastosowania, lub jeżeli kilka osób jest solidarnie zobowiązanych do zapłacenia tego samego podatku akcyzowego, każda inna osoba wyznaczona przez państwo członkowskie.*

---

*(\*) Dyrektywa Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiająca ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 4).*

*(\*\*) Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51).*

## **Poprawka 54**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera y**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

y) **»paliwo« do celów rozdziału IVa oznacza każde paliwo wymienione w tabeli A i tabeli C załącznika I do dyrektywy 2003/96/WE oraz każdy inny produkt oferowany do sprzedaży jako paliwo silnikowe lub paliwo do ogrzewania określone w art. 2 ust. 3 tej dyrektywy;**

*skreśla się*

## **Poprawka 55**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera z**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

z) **»dopuszczenie do konsumpcji« do celów rozdziału IVa ma takie samo znaczenie, jak w art. 6 ust. 3 dyrektywy (UE) 2020/262.»;**

*skreśla się*

## **Poprawka 56**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera w a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**wa) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku ładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; do celów niniejszej dyrektywy wyłączone są zatem wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie paliwa, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje**

*pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeladunki „burta w burtę” poza portami, postoje w porcie przeladunkowym w państwie sąsiadującym z UE oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;*

## **Poprawka 57**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera w b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*wb) „port przeladunkowy” oznacza port, w którym przemieszczanie jednego rodzaju ładunku, który ma zostać przeladowany, przekracza większość całkowitego ruchu w tym porcie; należy wziąć pod uwagę, że ładunek, kontenery lub towary są przeladowywane, jeżeli są rozładowywane ze statku do portu wyłącznie w celu załadunku na inny statek;*

## **Poprawka 58**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera w c (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*wc) „trasy dalekomorskie” oznaczają trasy żeglugowe łączące co najmniej dwa kontynenty i obsługiwane w ramach regularnych usług, o długości przekraczającej 3 000 km, na których statki prowadzą operacje przeladunku w dowolnym porcie znajdującym się na ich*

*trasie;*

## **Poprawka 59**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera w d (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**wd) „operacja przeladunku” oznacza operację, podczas której ładunek, kontener lub towar są rozładowywane ze statku do portu wyłącznie w celu ich załadunku na inny statek;**

## **Poprawka 60**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera w e (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**we) „państwo sąsiadujące z UE” oznacza państwo spoza UE połączone tym samym basenem morskim z państwem członkowskim UE lub graniczące z państwem członkowskim UE;**

## **Poprawka 61**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – litera w f (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**wf) „rejs” oznacza każde przemieszczenie się statku, które zaczyna się lub kończy w porcie zawinięcia i które służy transportowi osób lub towarów do**



*celów komercyjnych;*

## **Poprawka 62**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 a (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3e

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a) art. 3e otrzymuje brzmienie:**

### **Artykuł 3e**

**Przydzielanie i wydawanie uprawnień operatorom statków powietrznych za uzupełnianie zrównoważonych paliw lotniczych**

**„1. Od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy] wszystkie uprawnienia, o których mowa w art. 3c ust. 5a, przydziela się bezpłatnie za uzupełnianie zrównoważonych paliw lotniczych, zgłaszane do Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 7, 8 i 9 rozporządzenia 2021/0205 [rozporządzenie ReFuelEU].**

**2. Każdy operator statku powietrznego może ubiegać się o przyznanie uprawnień, które mają być przydzielane bezpłatnie na każdy rok do 2040 r., na podstawie ilości uzupełnianych paliw, o których mowa w ust. 1, począwszy od [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy].**

**a) Dla każdego rodzaju zgłoszonego zrównoważonego paliwa lotniczego liczba otrzymanych uprawnień odpowiada liczbie uprawnień, które operator statku powietrznego byłby zobowiązany umorzyć z tytułu tej samej ilości ropy kopalnej, na podstawie mnożników określonych przez Komisję zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. Liczba uprawnień jest proporcjonalna do łącznej redukcji emisji gazów cieplarnianych, zgodnie z zasadami**

*traktowania takich paliw na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001 oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 14 ust. 1 dyrektywy EU ETS, z uwzględnieniem średnich cen rynkowych dla każdego rodzaju zgłoszonego zrównoważonego paliwa lotniczego.*

*b) W okresie przejściowym do czasu wejścia w życie aktów wykonawczych, o których mowa w art. 14 ust. 1, paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego są rozliczane jako bezemisyjne przez stosujących je operatorów statków powietrznych.*

*3. Komisja corocznie publikuje informacje o różnicy kosztów między naftą a rodzajami zrównoważonego paliwa lotniczego na podstawie sprawozdania opublikowanego na mocy art. 12 rozporządzenia 2021/0205 [rozporządzenie ReFuelEU]. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do liczby uprawnień rocznie przydzielanych bezpłatnie zgodnie z art. 3c ust. 5a, mnożnika dla każdego rodzaju zrównoważonego paliwa lotniczego oraz szczegółowych ustaleń dotyczących przydziału.*

*4. Liczbę bezpłatnych uprawnień, o których mowa w art. 3c ust. 5a, należy utrzymać po 2040 r., chyba że w następstwie oceny skutków Komisja ustali inaczej oraz przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie odpowiednie uzasadnienie na podstawie ewidentnego upowszechnienia zrównoważonych paliw lotniczych na rynku.”;*

## **Poprawka 63**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3g – ustęp 1**

1. Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzenia w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz stu procent (100 %) emisji ze statków podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.

1. Przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzenia w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; pięćdziesięciu procent (50 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego; stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które wyruszają z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywają do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz stu procent (100 %) emisji ze statków podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. ***W przypadku gdy odległość między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego wynosi mniej niż [xxx] mil morskich [Komisja oblicza odpowiednią liczbę mil morskich], z zastrzeżeniem przeprowadzenia oceny skutków i ustalenia wykazu portów zawinięcia w państwach sąsiadujących z UE, przydział uprawnień i stosowanie wymogów dotyczących umarzenia w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego mają zastosowanie do stu procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które rozpoczynają się w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego i kończą w porcie niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, w tym do portu przeladunkowego, oraz do stu procent***

*(100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które rozpoczynają się w porcie niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego i kończą w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.*

## **Poprawka 64**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3g – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Komisja we współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) podejmuje kroki w celu ustanowienia globalnego środka rynkowego, aby:***

***– objąć 100 % emisji ze statków odbywających rejsy, które rozpoczynają się w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego i kończą w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, oraz emisji ze statków podczas cumowania w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, oraz***

***– rozszerzyć zakres EU ETS dla transportu morskiego na sto procent (100 %) emisji ze statków odbywających rejsy, które rozpoczynają się w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego i kończą w porcie niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego, oraz emisji ze statków odbywających rejsy, które zaczynają się w porcie niepodlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego i kończą w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego.***

## **Poprawka 65**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3g – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a. W drodze odstępstwa od art. 3g i 3ga, państwa członkowskie nie podejmują żadnych działań przeciwko przedsiębiorstwom żeglugowym w związku z emisjami ze statków odbywających rejsy na trasach między wyspą a kontynentem lub pomiędzy wyspami należącymi do tego samego regionu lub obszaru wyspiarskiego lub rejsy do portów położonych w regionie najbardziej oddalonym i z takich portów, między dwoma różnymi portami położonymi w różnych regionach najbardziej oddalonych oraz między portem położonym w regionie najbardziej oddalonym a portem położonym w tym samym państwie członkowskim lub w innym państwie członkowskim UE. Po przedłożeniu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania w sprawie możliwych skutków rozszerzenia zakresu EU ETS na transport morski do regionów najbardziej oddalonych i z takich regionów Komisja ocenia, czy uzasadnione jest wycofanie tego odstępstwa i w razie potrzeby zgłasza odpowiednią poprawkę.**

## **Poprawka 66**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ga – akapit 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Przedsiębiorstwa żeglugowe są zobowiązane do przekazania do umorzenia uprawnień według następującego

Przedsiębiorstwa żeglugowe są zobowiązane do przekazania do umorzenia uprawnień **w odniesieniu do**

harmonogramu:

*udziału/odsetka emisji ze statków, o których mowa w art. 3g, według następującego harmonogramu:*

### **Poprawka 67**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ga – akapit 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) **20 %** zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **2023 r.**;

*Poprawka*

a) **25 %** zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **pierwszy rok następujący po 18 miesiącach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy**;

### **Poprawka 68**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ga – akapit 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) **45 %** zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **2024 r.**;

*Poprawka*

b) **50 %** zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **drugi rok następujący po 18 miesiącach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy**;

### **Poprawka 69**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ga – akapit 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) **70 %** zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **2025 r.**;

*Poprawka*

c) **75 %** zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **trzeci rok następujący po 18 miesiącach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy**;

## Poprawka 70

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ga – akapit 1 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) 100 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **2026 r. i każdy następujący rok po tej dacie**.

*Poprawka*

d) 100 % zweryfikowanych emisji zgłoszonych za **czwarty rok następujący po 18 miesiącach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy**.

## Poprawka 71

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ga – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*W zakresie, w jakim umarza się mniejszą liczbę uprawnień w porównaniu ze zweryfikowanymi emisjami z transportu morskiego za lata 2023, 2024 i 2025, po ustaleniu różnicy między zweryfikowanymi emisjami a umorzonymi uprawnieniami w odniesieniu do każdego roku, odpowiednią liczbę uprawnień anuluje się, a nie rozdziela w drodze sprzedaży aukcyjnej zgodnie z art. 10.*

*Poprawka*

*Państwa członkowskie zapewniają co najmniej 30 % bezpłatnych uprawnień w EU ETS dla transportu morskiego przedsiębiorstwom żegludowym obsługującym trasy dalekomorskie dla statków realizujących co najmniej 40 % operacji przeladunku podczas zawijania do portu w UE, pod warunkiem że statki pływające na tych trasach nie korzystają z alternatywnych omijających tras i mogą wykazać się wysoką efektywnością zgodnie z wymiernym parametrem efektywności środowiskowej. Trasy te są ujmowane w wykazie i co roku ponownie rozpatrywane przez Komisję.*

## Poprawka 72

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**

**Artykuł 3gaa**

**1. Przedsiębiorstwo żeglugowe otrzymuje uprawnienia przydzielane bezpłatnie**

**a) proporcjonalnie do wykorzystania przez nie biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych, co weryfikuje system uznany przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001;**

**b) do dnia 31 grudnia 2030 r. w przypadku statków napędzanych LNG [oraz alternatywnymi paliwami kopalnymi na etapie przejściowym, jak określono w art. 2 [rozporządzenia ReFuelMaritime]], w odniesieniu do 50 % uprawnień dla tych statków, które to uprawnienia przedsiębiorstwo żeglugowe jest zobowiązane umorzyć.**

**1a. Do dnia 31 grudnia 2030 r., aby wypełnić zobowiązania określone w art. 12, przedsiębiorstwo żeglugowe jest uprawnione do wykorzystywania międzynarodowych jednostek emisji do maksymalnie 6 % swoich zweryfikowanych emisji w każdym roku kalendarzowym, jeżeli może oficjalnie udowodnić, że jednostki te uzyskało w wyniku udziału w projektach dekarbonizacji w regionach UE, w których przedsiębiorstwo to eksploatuje swoje statki.**

**2. W odniesieniu do każdego rodzaju paliw, o których mowa w ust. 1a, liczba otrzymanych uprawnień odpowiada liczbie uprawnień, które przedsiębiorstwo żeglugowe byłoby zobowiązane umorzyć w odniesieniu do tej samej ilości paliwa konwencjonalnego, na podstawie mnożników ustalonych przez Komisję**



*zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.*

*3. Komisja publikuje corocznie różnicę kosztów między różnymi rodzajami paliw żeglugowych. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do liczby uprawnień rocznie przydzielanych bezpłatnie zgodnie z niniejszym artykułem, mnożnika dla każdego rodzaju odnawialnego i niskoemisyjnego paliwa zdefiniowanego w rozporządzeniu xxx/xxx [ReFuel Maritime] oraz szczegółowych ustaleń dotyczących przydziału.*

*4. Przedsiębiorstwo żeglugowe nie otrzymuje uprawnień przydzielanych bezpłatnie za korzystanie z biopaliw i biogazu, które nie spełniają kryteriów zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych określonych w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001.*

*5. Do dnia 1 stycznia 2030 r. mnożniki, o których mowa w ust. 3 lit. a) i b), zostaną poddane przeglądowi w celu odzwierciedlenia zmian rynkowych i technologicznych.*

*6. Do dnia 1 stycznia 2029 r. Komisja ocenia, czy odroczyć stopniowe wycofywanie bezpłatnych uprawnień do emisji, o których mowa w ust. 1 lit. b), i międzynarodowych jednostek emisji, o których mowa w ust. 1 lit. a), na okres po dniu 31 grudnia 2030 r., na podstawie kompleksowej analizy uwzględniającej podejście oparte na najlepszej dostępnej technologii (BAT).*

## **Poprawka 73**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3gab (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

### *Artykuł 3gab*

*Do dnia 31 grudnia 2030 r. przydział 100 % uprawnień do emisji dla statków używanych do przywozu LNG jest bezpłatny. Do dnia 1 stycznia 2029 r. Komisja ocenia, czy odroczyć stopniowe wycofywanie bezpłatnych uprawnień do emisji dla statków używanych do przywozu LNG na czas po 2030 r. Podstawą takiej oceny jest podejście oparte na BAT oraz analiza bezpieczeństwa dostaw i przystępności cenowej zamówień na gaz.*

### **Poprawka 74**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 13gd – ustęp 2 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) przed dniem 1 lutego **2024 r.** opublikuje wykaz przedsiębiorstw żeglugowych prowadzących działalność morską wymienioną w załączniku I, które w dniu 1 stycznia **2023 r.** lub ze skutkiem od tego dnia były objęte zakresem określonym w art. 3g, w którym to wykazie Komisja wskaże organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego zgodnie z ust. 1 oraz

*Poprawka*

a) przed dniem 1 lutego *w drugim roku następującym po 18 miesiącach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy* opublikuje wykaz przedsiębiorstw żeglugowych prowadzących działalność morską wymienioną w załączniku I, które w dniu 1 stycznia *w pierwszym roku następującym po 18 miesiącach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy* lub ze skutkiem od tego dnia były objęte zakresem określonym w art. 3g, w którym to wykazie Komisja wskaże organ administrujący dla każdego przedsiębiorstwa żeglugowego zgodnie z ust. 1, oraz

### **Poprawka 75**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3gd a (nowy)**

**Artykuł 3gda**

**1. Komisja, w drodze aktu ustawodawczego, proponuje ustanowienie specjalnego funduszu na rzecz transformacji morskiej („fundusz morski”) w celu wspierania i przyspieszenia projektów, inwestycji, innowacji i pierwszego zastosowania przemysłowego służącego dekarbonizacji sektora morskiego UE, w tym żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i portów.**

**2. Fundusz morski stanowi integralną część budżetu UE i jest w pełni ujęty w budżecie w ramach paupów WRF. Pula środków budżetowych na ten program wyrażona jest jako kwota ustalona na poziomie odpowiadającym 75 % spodziewanych dochodów ze sprzedaży na aukcji uprawnień dla sektora morskiego. Fundusz działa na zasadzie zarządzania dzielonego z państwami członkowskimi na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060.**

**3. Specjalny fundusz morski przyczynia się do przejścia na energooszczędny i odporny na zmianę klimatu unijny sektor morski, wspierając rozwój innowacyjnych technologii służących dekarbonizacji sektora, produkcję zrównoważonych paliw alternatywnych określonych w rozporządzeniu (UE) XXX/XXX w sprawie stosowania zrównoważonych, odnawialnych, niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw w transporcie morskim, w tym systemy gromadzenia surowców do produkcji paliw alternatywnych, inwestycje w badania i rozwój oraz pierwsze przemysłowe zastosowanie technologii i projektów ograniczających emisje gazów cieplarnianych, w tym we flocie, a także promowanie odnowy floty w całym unijnym przemyśle stoczniowym, badania nad nowymi silnikami i technologiami**

*oraz infrastrukturą portów.*

*4. Przychody funduszu przeznacza się na ochronę i odtwarzanie ekosystemów morskich dotkniętych skutkami globalnego ocieplenia, np. morskich obszarów chronionych, oraz na lepsze zarządzanie tymi ekosystemami, a także na wspieranie przekrojowej, zrównoważonej niebieskiej gospodarki, np. energii z morskich źródeł odnawialnych.*

*5. Przy przydziale zasobów funduszu morskiego dla każdego państwa członkowskiego bierze się pod uwagę wpływ wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE na sektor, a także to, czy innowacyjny potencjał projektu i odnośnych inwestycji pozwoli osiągnąć cele określone w tym wniosku dotyczącym dyrektywy.*

*6. Środki funduszu morskiego nie pochodzą z realokacji środków z innych polityk, funduszy lub programów UE.*

*7. Informacje o wszystkich inwestycjach wspieranych przez fundusz są podawane do wiadomości publicznej, a inwestycje te odpowiadają celom niniejszej dyrektywy.*

*8. Fundusz morski powinien dawać przykład, a Komisja we współpracy z państwami członkowskimi musi prowadzić otwarty dialog z IMO zmierzający do utworzenia funduszu na skalę światową, aby rozwiązać problem dekarbonizacji globalnego sektora morskiego.*

## **Poprawka 76**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ge – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Komisja rozważy ewentualne zmiany w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską globalnego środka rynkowego w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego. W przypadku przyjęcia takiego środka, a w każdym wypadku przed globalnym przeglądem w 2028 r. i nie później niż do dnia 30 września 2028 r., Komisja **przedstawi** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę każdego takiego środka. W stosownych przypadkach w następstwie takiego sprawozdania Komisja może przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy w celu odpowiedniej zmiany niniejszej dyrektywy.

1. Komisja rozważy ewentualne zmiany w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską globalnego środka rynkowego w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego, **aby zapewnić i przyspieszyć globalne podejście.** W przypadku przyjęcia takiego środka, a w każdym wypadku przed globalnym przeglądem w 2028 r. i nie później niż do dnia 30 września 2028 r., Komisja, **w stosownym przypadku w konsultacji z naukowym komitetem doradczym ds. zmiany klimatu, przedstawi** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę każdego takiego środka. W stosownych przypadkach w następstwie takiego sprawozdania Komisja może przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy w celu odpowiedniej zmiany niniejszej dyrektywy, **aby dostosować ustawodawstwo UE do środków podjętych na szczeblu globalnym.**

## Poprawka 77

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ge – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja monitoruje wdrażanie niniejszego rozdziału **oraz możliwych tendencji dotyczących** przedsiębiorstw, które próbują uniknąć podlegania wymogom niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki zapobiegające **takiemu unikaniu podlegania wymogom.**”;

*Poprawka*

2. Komisja monitoruje **i ocenia** wdrażanie niniejszego rozdziału, **możliwe tendencje i oddziaływanie dotyczące m.in. konkurencyjności sektora morskiego UE i** przedsiębiorstw, które próbują uniknąć podlegania wymogom niniejszej dyrektywy, **w corocznych sprawozdaniach analizujących zakłócenia rynku i pogorszenie się równych warunków działania w sektorze morskim. Do tendencji analizowanych przez Komisję należą m.in. zmiany liczby zawinięć do portów w Unii w celu przeładunku, liczby**

*rejsów odbywanych z portów w krajach sąsiadujących i liczby zawinięć do portu kontenerowców dowozowych oraz ogólne zmiany ruchu w portach Unii. W tym kontekście Komisja analizuje i rozważa możliwość uwzględnienia statków o pojemności powyżej 400 GT oraz statków świadczących przybrzeżne usługi dostawcze. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki zapobiegające takim możliwym negatywnym skutkom.*

*Monitorując wdrażanie niniejszego rozdziału zgodnie z akapitem pierwszym, Komisja monitoruje ponadto ewentualne problemy wynikające z tego, że za zgodność statku z dyrektywą (UE) 2003/87/WE i rozporządzeniem (UE) 2015/757 odpowiadają wspólnie operator i zarejestrowany właściciel, i w stosownych przypadkach proponuje środki mające na celu wyeliminowanie luk prawnych.*

## **Poprawka 78**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ge – ustęp 2a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*2a. Do dnia 1 stycznia 2025 r. Komisja, w ścisłej współpracy z zainteresowanymi stronami, przeanalizuje w kompleksowej ocenie skutków pakietu „Gotowi na 55”, na podstawie rzeczywistych danych, konkurencyjność Unii i jej sektora morskiego, jej portów i odpowiednich regionów morskich i przybrzeżnych oraz wysp, ich narażenie na ucieczkę emisji i ucieczkę przedsiębiorstw, w tym potencjalny wpływ tych przepisów i ryzyko, jakie stwarzają, jeśli chodzi o unikanie zawinięć do portów oraz przesunięcie zawinięć do portów i działalności portowej do portów znajdujących się poza UE, a także*

*połączalność portów w Europie. W tym samym sprawozdaniu ramowym Komisja analizuje również zmiany na rynku pracy, stawki za transport towarów, siłę nabywczą gospodarstw domowych i przerwy w łańcuchu dostaw. Na podstawie oceny skutków Komisja opracowuje odpowiednie mechanizmy wsparcia oraz ustala, czy uzasadniona jest zmiana niniejszej dyrektywy i, w stosownych przypadkach, przedkłada wniosek ustawodawczy w tym celu, aby osiągnąć redukcję emisji gazów cieplarnianych w skali globalnej i utrzymać równe warunki działania. Emisje gazów cieplarnianych z sektora morskiego wzrosły i oczekuje się, że będą nadal rosły, w związku z czym należy dokładnie przeanalizować dostosowanie do środka rynkowego opracowanego przez IMO jako środka, który pozwoli osiągnąć cele UE w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych i neutralności klimatycznej do 2050 r., jak określono w prawie o klimacie, a także zaradzić ewentualnym negatywnym skutkom.*

## **Poprawka 79**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 3ge – ustęp 2b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2b. W 202X r. (rok po pierwszym wprowadzeniu ETS w sektorze morskim) Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące ewolucji kosztów importu i eksportu w formie kosztów pośrednich związanych z żeglugą, wpływających na produkcję europejską. Na tej podstawie Komisja proponuje państwom członkowskim przyjęcie środków finansowych, zgodnych z akapitem drugim i czwartym art. 10a ust. 6, na rzecz sektorów lub podsektorów narażonych na**

*realne ryzyko ucieczki emisji ze względu na pośrednie koszty faktycznie ponoszone z powodu przeniesienia dodatkowych kosztów transportu na ceny transportu morskiego w imporcie lub eksporcie produktów, prekursorów, surowców i towarów. Takie środki finansowe muszą być zgodne z zasadami pomocy państwa, a w szczególności nie mogą powodować nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym.*

## Poprawka 80

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera e

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) obowiązek przekazania do umorzenia ***uprawnień równych łącznym emisjom z instalacji w każdym roku kalendarzowym, zweryfikowanym*** zgodnie z art. 15, w terminie czterech miesięcy po zakończeniu tego roku.”;

*Poprawka*

e) obowiązek przekazania do umorzenia ***w każdym roku kalendarzowym uprawnień zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy, jak zweryfikowano*** zgodnie z art. 3*gc i art.* 15, w terminie czterech miesięcy po zakończeniu tego roku.

## Poprawka 81

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 9 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

W [rok następujący po wejściu w życie niniejszej zmiany] ***r.*** liczbę uprawnień w całej Unii ***zmniejsza się o [-- mln uprawnień (do ustalenia w zależności od roku wejścia w życie)]. W tym samym roku liczbę uprawnień w całej Unii zwiększa się o 79 mln*** uprawnień dla transportu morskiego. Począwszy od [rok następujący po wejściu w życie niniejszej

*Poprawka*

W [rok, o którym mowa w art. 3*ga ust. 1 lit. a*), następujący po wejściu w życie niniejszej zmiany] liczbę uprawnień w całej Unii ***zwiększa się o [liczba odpowiadająca zakresowi stosowania w odniesieniu do działalności w zakresie transportu morskiego zgodnie z art. 3*g* dyrektywy 2003/87/WE]*** uprawnień dla transportu morskiego. Począwszy od [rok



zmiany] r. współczynnik liniowy wynosi 4,2 %. Komisja publikuje liczbę uprawnień w całej Unii w terminie 3 miesięcy od [należy wstawić datę wejścia w życie zmiany] r.;

następujący po wejściu w życie niniejszej zmiany] r. współczynnik liniowy wynosi 4,2 %. Komisja publikuje liczbę uprawnień w całej Unii w terminie 3 miesięcy od [należy wstawić datę wejścia w życie zmiany] r.;

## **Poprawka 82**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1

### *Tekst obowiązujący*

1. Począwszy od 2019 roku państwa członkowskie sprzedają na aukcji wszystkie uprawnienia, które nie są przyznawane bezpłatnie zgodnie z art. 10a i 10c niniejszej dyrektywy i które nie zostały umieszczone w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 („rezerwa stabilności rynkowej”) lub anulowane zgodnie z art. 12 ust. 4 niniejszej dyrektywy.

---

<sup>2</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).

## **Poprawka 83**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 4

### *Poprawka*

1. Począwszy od 2019 roku państwa członkowskie sprzedają na aukcji wszystkie uprawnienia, które nie są przyznawane bezpłatnie zgodnie z art. 10a, **3ga, 3gb** i 10c niniejszej dyrektywy i które nie zostały umieszczone w rezerwie stabilności rynkowej ustanowionej decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 („rezerwa stabilności rynkowej”) lub anulowane zgodnie z art. 12 ust. 4 niniejszej dyrektywy.

---

<sup>2</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z dnia 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. L 264 z 9.10.2015, s. 1).

*Tekst proponowany przez Komisję*

Ponadto **2,5 %** całkowitej liczby uprawnień w latach [rok następujący po wejściu w życie dyrektywy]–2030 **jest sprzedawane na aukcji na potrzeby** funduszu modernizacyjnego. W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w latach 2016–2018 poniżej 65 % średniej unijnej. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część B.

*Poprawka*

Ponadto **na potrzeby funduszu modernizacyjnego sprzedaje się na aukcji 4 %** całkowitej liczby uprawnień w latach [rok następujący po wejściu w życie dyrektywy]–2030 **oraz równowartość 1,5 % całkowitej liczby uprawnień powyżej progu 400 mln z puli uprawnień odłożonych w rezerwie stabilności rynkowej na rzecz** funduszu modernizacyjnego. W przypadku tej liczby uprawnień państwami członkowskimi będącymi beneficjentami są państwa członkowskie, w których PKB na mieszkańca według cen rynkowych wyniósł w latach 2016–2018 poniżej 65 % średniej unijnej. Środki finansowe odpowiadające tej liczbie uprawnień są rozdzielane zgodnie z załącznikiem IIb część B. **Ponadto równowartość 1,5 % całkowitej liczby uprawnień w latach [rok następujący po wejściu w życie dyrektywy]–2030 z przekraczającej 400 mln liczby uprawnień odłożonych w rezerwie stabilności rynkowej na cele funduszu innowacyjnego udostępnia się na potrzeby funduszu innowacyjnego ustanowionego na mocy art. 10a ust. 8. Jakikolwiek dodatkowe zasilanie funduszu modernizacyjnego i funduszu innowacyjnego nie może polegać na przenoszeniu środków z innych dziedzin polityki, innych funduszy lub programów UE.**

**Poprawka 84**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera b**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10 – ustęp 3 – akapit 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów z aukcji,

*Poprawka*

3. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania dochodów z aukcji,

z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii. Państw członkowskie wykorzystują swoje dochody z aukcji, o których mowa w ust. 2, z wyjątkiem dochodów przeznaczonych na rekompensatę pośrednich kosztów emisji, o których mowa w art. 10a ust. 6, na co najmniej jeden z następujących celów:”;

z wyjątkiem dochodów określonych jako zasoby własne zgodnie z art. 311 akapit trzeci TFUE i uwzględnionych w budżecie Unii **oraz dochodów przeniesionych do funduszu morskiego zgodnie z art. 3gda.** Państw członkowskie wykorzystują swoje dochody z aukcji, o których mowa w ust. 2, z wyjątkiem dochodów przeznaczonych na rekompensatę pośrednich kosztów emisji, o których mowa w art. 10a ust. 6, na co najmniej jeden z następujących celów:

## Poprawka 85

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 10 – ustęp 3 – akapit 1 – litera a a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ba) w ust. 3 dodaje się po lit. a) literę aa) w brzmieniu:**

**„aa) ułatwienie transformacji ekologicznej dzięki reinwestowaniu dochodów ze sprzedaży na aukcji w sektorze, z którego pochodzą, aby pobudzać innowacje i rozwój technologiczny, wspomagać pierwsze zastosowania przemysłowe, opracowywać dalsze mechanizmy wsparcia oraz tworzyć niezbędną infrastrukturę; ”;**

## Poprawka 86

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera b b (nowa)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 10 – ustęp 3 – akapit 1 – litera f

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**f) zachęty do przestawiania się na niskie emisje i publiczne środki transportu;**

**ba) ust. 3 lit. f) otrzymuje brzmienie:**

**„f) zachęty do przestawiania się na niskie emisje i publiczne środki transportu, w**

*szczegółności rozwój kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego, multimodalne projekty lotnicze i kolejowe w sieci TEN-T, połączenia kolejowe w celu ograniczenia lotów na krótkich dystansach, w miarę możliwości, porty multimodalne.”;*

## Poprawka 87

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera c**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10 – ustęp 3 – akapit 1 – litera h

*Tekst proponowany przez Komisję*

h) środki służące poprawie efektywności energetycznej, systemów lokalnego ogrzewania i izolacji budynków lub dostarczeniu wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w przypadku gospodarstw domowych o niższych i średnich dochodach, w tym poprzez zmniejszenie podatków zakłócających;

*Poprawka*

h) środki służące poprawie efektywności energetycznej, systemów lokalnego ogrzewania i izolacji budynków lub dostarczeniu wsparcia finansowego w celu uwzględnienia aspektów społecznych w przypadku gospodarstw domowych o niższych i średnich dochodach, ***jak również MŚP i mikroprzedsiębiorstw***, w tym poprzez zmniejszenie podatków zakłócających;

## Poprawka 88

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera d**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. W celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji, w tym warunków przekazywania części dochodów do budżetu Unii, aby zapewnić prowadzenie tej sprzedaży

*Poprawka*

4. W celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 23 dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji, w tym warunków przekazywania części dochodów do budżetu Unii ***i funduszu morskiego***, aby zapewnić

w sposób otwarty, przejrzysty,  
zharmonizowany i niedyskryminujący.

prowadzenie tej sprzedaży w sposób  
otwarty, przejrzysty, zharmonizowany  
i niedyskryminujący.

## Poprawka 89

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera b**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10a – ustęp 1a – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1a. Nie przydziela się żadnych bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do wytwarzania produktów wymienionych w załączniku I do rozporządzenia [CBAM] od daty **rozpoczęcia stosowania mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub>**.

*Poprawka*

1a. Nie przydziela się żadnych bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do wytwarzania produktów wymienionych w załączniku I do rozporządzenia [CBAM] od daty, **gdy CBAM wykaże pełną skuteczność pod względem równoważenia kosztów emisji CO<sub>2</sub> produktów importowanych i krajowych, którą to skuteczność ma potwierdzić Komisja przed zakończeniem okresu przejściowego ustanowionego z myślą o wprowadzeniu tego nowego narzędzia służącego przeciwdziałaniu ucieczce emisji na podstawie art. 30 ust. 2 [rozporządzenia CBAM].**  
**Zakaz przydziału bezpłatnych uprawnień w odniesieniu do wytwarzania tych produktów, ustanowiony w akapicie pierwszym, nie ma zastosowania do żadnej części produkcji tych produktów, która jest eksportowana do krajów trzecich nieposiadających mechanizmu ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych podobnego do EU ETS lub równoważnego z nim.**

## Poprawka 90

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera g**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10a – ustęp 8 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

8. 365 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby zostać przydzielona bezpłatnie na mocy niniejszego artykułu, oraz 85 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby być sprzedana na aukcji na mocy art. 10, a także uprawnienia wynikające ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień, o których mowa w art. 10a ust. 1a, udostępnia się w celu wsparcia innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych i przyczyniają się one do realizacji celów osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń („fundusz innowacyjny”). Uprawnienia, które nie są wydawane operatorom statków powietrznych ze względu na zamknięcie tych operatorów i które nie są niezbędne do pokrycia wszelkich braków w umorzeniach dokonanych przez tych operatorów, wykorzystuje się również na wsparcie innowacji, o którym mowa w akapicie pierwszym.

*Poprawka*

8. 365 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby zostać przydzielona bezpłatnie na mocy niniejszego artykułu, oraz 85 mln uprawnień z liczby, która w przeciwnym wypadku mogłaby być sprzedana na aukcji na mocy art. 10, a także uprawnienia wynikające ze zmniejszenia przydziału bezpłatnych uprawnień, o których mowa w art. 10a ust. 1a, udostępnia się w celu wsparcia innowacji w zakresie technologii i procesów niskoemisyjnych **umożliwiających wdrażanie infrastruktury paliw alternatywnych** i przyczyniają się one do realizacji celów osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń („fundusz innowacyjny”). Uprawnienia, które nie są wydawane operatorom statków powietrznych ze względu na zamknięcie tych operatorów i które nie są niezbędne do pokrycia wszelkich braków w umorzeniach dokonanych przez tych operatorów, wykorzystuje się również na wsparcie innowacji, o którym mowa w akapicie pierwszym.

**Poprawka 91**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera g**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10a – ustęp 8 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Fundusz innowacyjny obejmuje sektory wymienione w załączniku I **i w załączniku III**, w tym bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i utylizację dwutlenku węgla („CCU”), które w znacznym stopniu przyczynia się do łagodzenia zmiany klimatu, oraz produkty zastępujące produkty wysokoemisyjne w sektorach wymienionych w załączniku I, a także pomaga pobudzać budowę

*Poprawka*

Fundusz innowacyjny obejmuje sektory wymienione w załączniku I, w tym bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i utylizację dwutlenku węgla („CCU”), które w znacznym stopniu przyczynia się do łagodzenia zmiany klimatu, oraz produkty **i procesy** zastępujące produkty **i procesy** wysokoemisyjne w sektorach wymienionych w załączniku I, a także

i funkcjonowanie projektów mających na celu bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i składowanie geologiczne CO<sub>2</sub> („CCS”) oraz innowacyjne technologie energii odnawialnej i magazynowania energii; w lokalizacjach rozłożonych równomiernie pod względem geograficznym. Fundusz innowacyjny **może** również **wspierać** przełomowe innowacyjne technologie i infrastrukturę **służącą** obniżeniu emisyjności sektora morskiego oraz produkcji niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw w transporcie lotniczym, **kolejowym** i **drogowym**. Szczególną uwagę zwraca się na projekty w sektorach objętych [rozporządzeniem w sprawie CBAM], aby wspierać innowacje w zakresie technologii niskoemisyjnych, CCU, CCS, energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu.

pomaga pobudzać budowę i funkcjonowanie projektów mających na celu bezpieczne dla środowiska wychwytywanie i składowanie geologiczne CO<sub>2</sub> („CCS”) oraz innowacyjne **zrównoważone, nisko- i bezemisyjne** technologie energii odnawialnej i magazynowania energii; w lokalizacjach rozłożonych równomiernie pod względem geograficznym. Fundusz innowacyjny **wspiera** również przełomowe innowacyjne technologie i infrastrukturę, **w tym w zakresie infrastruktury tankowania i ładowania w portach, podłączania do sieci elektrycznej i innej infrastruktury energetycznej, oraz pierwsze przemysłowe zastosowania służące** obniżeniu emisyjności sektora morskiego oraz produkcji niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw w transporcie lotniczym **i drogowym, a także dalszy rozwój systemu kolejowego i lokalnego transportu publicznego, z uwzględnieniem infrastruktury zarówno fizycznej, jak i cyfrowej oraz floty, propagujący przesunięcie międzygałęziowe**. Szczególną uwagę zwraca się na projekty w sektorach objętych [rozporządzeniem w sprawie CBAM], aby wspierać innowacje w zakresie technologii niskoemisyjnych, CCU, CCS, energii odnawialnej i magazynowania energii, w sposób przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu.

## Poprawka 92

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera g**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10a – ustęp 8 – akapit 3 a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Ponadto fundusz innowacyjny wspiera działania promujące przejście na energooszczędny i odporny na zmianę klimatu sektor morski UE, wspierające***

*wdrażanie zrównoważonych paliw alternatywnych i niskoemisyjnych oraz rozwój innowacyjnych i bezemisyjnych technologii i infrastruktury służących dekarbonizacji tego sektora.*

### **Poprawka 93**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera g**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10a – ustęp 8 – akapit 4 a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Fundusz innowacyjny ma na celu zrównoważone pod względem geograficznym wsparcie sektorów nim objętych, z uwzględnieniem szczególnych uwarunkowań sektorowych i potrzeb inwestycyjnych.*

### **Poprawka 94**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera g**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10a – ustęp 8 – akapit 6 a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*W przypadku projektów finansowanych ze środków funduszu innowacyjnego prowadzona jest, gdy to możliwe, wymiana wiedzy z innymi odpowiednimi projektami, a także z naukowcami działającymi w UE, którzy mają w tym uzasadniony interes. Warunki dzielenia się wiedzą są określane przez Komisję w zaproszeniach do składania wniosków.*

### **Poprawka 95**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera a**



Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10d – ustęp 1 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wspierane inwestycje są spójne z celami niniejszej dyrektywy, a także z celami komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu(\*) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119(\*\*), a także z długoterminowymi celami wyrażonymi w porozumieniu paryskim. **Wsparcia z funduszu modernizacyjnego nie udziela się zakładom zajmującym się produkcją energii, w których wykorzystuje się paliwa kopalne.**

*Poprawka*

Wspierane inwestycje są spójne z celami niniejszej dyrektywy, a także z celami komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu(\*) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119(\*\*), a także z długoterminowymi celami wyrażonymi w porozumieniu paryskim. **Fundusz modernizacyjny zapewnia wsparcie dla paliw i technologii przejściowych, zrównoważonych paliw i technologii odnawialnych oraz bezemisyjnych paliw i technologii.**

## **Poprawka 96**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10d – ustęp 2 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) produkcję i wykorzystywanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych;

*Poprawka*

a) produkcję i wykorzystywanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych, **z paliw niskoemisyjnych i z paliw bezemisyjnych w celu zastąpienia bardziej emisyjnego systemu;**

## **Poprawka 97**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10d – ustęp 2 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) ogrzewanie i chłodzenie z wykorzystaniem odnawialnych źródeł

*Poprawka*

b) ogrzewanie i chłodzenie z wykorzystaniem odnawialnych źródeł

energii;

energii, *paliw niskoemisyjnych i paliw bezemisyjnych w celu zastąpienia bardziej emisyjnego systemu;*

## Poprawka 98

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 10d – ustęp 2 – litera f a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fa) inwestycje w rozmieszczanie infrastruktury paliw alternatywnych.*

## Poprawka 99

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15 – litera – a (nowa)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 12 – ustęp 1

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że przydziały mogą być przenoszone między:

*a) osobami* w Unii;

*b) osobami* w Unii oraz osobami w państwach trzecich, w przypadku gdy takie przydziały są uznane zgodnie z procedurą określoną w art. 25 bez ograniczeń innych niż zawarte w niniejszej dyrektywie lub przyjęte na mocy niniejszej dyrektywy.

*-a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:*

„1. Państwa członkowskie zapewniają, że przydziały mogą być przenoszone między:

*a) podmiotami objętymi regulacją* w Unii;

*b) podmiotami objętymi regulacją* w Unii oraz osobami w państwach trzecich, w przypadku gdy takie przydziały są uznane zgodnie z procedurą określoną w art. 25 bez ograniczeń innych niż zawarte w niniejszej dyrektywie lub przyjęte na mocy niniejszej dyrektywy.

*c) podmiotami objętymi regulacją w Unii i pośrednikami finansowymi działającymi w imieniu podmiotów objętych regulacją w Unii.*

## Poprawka 100

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15 – litera c**

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 12 – ustęp 3 – litera c – akapit 1a (nowy) i 1b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) każde przedsiębiorstwo żeglugowe przekazało do umorzenia liczbę uprawnień stanowiącą równowartość całkowitych emisji tego przedsiębiorstwa w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z art. 3gc.

*Poprawka*

c) każde przedsiębiorstwo żeglugowe przekazało do umorzenia liczbę uprawnień stanowiącą równowartość całkowitych emisji tego przedsiębiorstwa w poprzednim roku kalendarzowym zweryfikowanych zgodnie z art. 3gc i 3ga.

***Przedsiębiorstwa żeglugowe mogą przekazać do umorzenia mniej uprawnień na podstawie:***

***– klasy lodowej statków lub żeglugi na akwenach pokrytych lodem bądź obydwu tych kryteriów.***

***Do dnia 31 grudnia 2023 r. [rok poprzedzający pierwszy rok sprawozdawczy, o którym mowa w art. 3ga] Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 23 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do metody umarzania dostosowanej liczby uprawnień dla statków klasy lodowej, obejmujący:***

***– metodykę obliczania i ustalania korekt uprawnień do emisji podlegających corocznie umorzeniu, na podstawie parametrów technicznych zwiększających emisje statków klasy lodowej podczas całej żeglugi i wszelkie dodatkowo zwiększone emisje spowodowane żeglugą w warunkach lodowych, oraz***

***– odpowiednie wymogi dla przedsiębiorstw żeglugowych, które zamierzają przekazać do umorzenia mniej uprawnień na podstawie klasy lodowej statku lub żeglugi na akwenach pokrytych lodem bądź obu tych kryteriów.***

**Poprawka 101**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15 – litera c**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 12 – ustęp 3 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie, administrujące państwa członkowskie oraz organy administrujące w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego zapewniają, aby uprawnienia umorzone zgodnie z **akapitem** pierwszym zostały następnie anulowane.;

*Poprawka*

Państwa członkowskie, administrujące państwa członkowskie oraz organy administrujące w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego zapewniają, aby uprawnienia umorzone zgodnie z **akapitami** pierwszym **i drugim** zostały następnie anulowane.

**Poprawka 102**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15 – litera e a (nowa)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 12 – ustęp 4

*Tekst obowiązujący*

4. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, że przydziały **zostaną** anulowane w każdym momencie na wniosek **posiadających** je **osób**. W przypadku likwidacji mocy wytwórczych na ich terytorium – z powodu dodatkowych środków krajowych – państwa członkowskie mogą anulować uprawnienia z całkowitej liczby uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji przez państwa członkowskie, o której to liczbie mowa w art. 10 ust. 2, w maksymalnej liczbie odpowiadającej średniej zweryfikowanych emisji z danej instalacji w okresie pięciu lat przed likwidacją. Dane państwo członkowskie informuje Komisję o takim planowanym anulowaniu zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie art. 10 ust. 4.

*Poprawka*

**ea) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:**

„4. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, **aby** przydziały **zostały** anulowane w każdym momencie na wniosek **posiadającego** je **podmiotu objętego regulacją**. W przypadku likwidacji mocy wytwórczych na ich terytorium – z powodu dodatkowych środków krajowych – państwa członkowskie mogą anulować uprawnienia z całkowitej liczby uprawnień, które mają zostać sprzedane na aukcji przez państwa członkowskie, o której to liczbie mowa w art. 10 ust. 2, w maksymalnej liczbie odpowiadającej średniej zweryfikowanych emisji z danej instalacji w okresie pięciu lat przed likwidacją. Dane państwo członkowskie informuje Komisję o takim planowanym anulowaniu zgodnie z aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie art. 10 ust. 4.

## Poprawka 103

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 14 – ustęp 1 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

W tych aktach wykonawczych stosuje się kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy, ustanowione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001(\*), z wszelkimi niezbędnymi dostosowaniami do zastosowania na mocy niniejszej dyrektywy, aby biomasa ta mogła uzyskać współczynnik zero. Określa się w nich również sposób rozliczania składowania emisji z koszyków biomasy o współczynniku zero oraz biomasy, która nie pochodzi ze źródeł o współczynniku zero. Określa się w nich również sposób rozliczania emisji z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych, zapewniając rozliczenie tych emisji i unikanie podwójnego liczenia.

*Poprawka*

W tych aktach wykonawczych stosuje się kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do wykorzystania biomasy, ustanowione dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001(\*), z wszelkimi niezbędnymi dostosowaniami do zastosowania na mocy niniejszej dyrektywy, aby biomasa ta mogła uzyskać współczynnik zero. Określa się w nich również sposób rozliczania składowania emisji z koszyków biomasy o współczynniku zero oraz biomasy, która nie pochodzi ze źródeł o współczynniku zero. Określa się w nich również sposób rozliczania emisji z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych, zapewniając rozliczenie tych emisji i unikanie podwójnego liczenia.  
***Określa się w nich również sposób uwzględniania emisji paliw odnawialnych i niskoemisyjnych od źródła energii do zbiornika paliwa.***

## Poprawka 104

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)

Dyrektywa 2003/87/WE

Artykuł 19 – ustęp 2

*Tekst obowiązujący*

***2. Jakakolwiek osoba może posiadać przydziały.*** Rejestry są dostępne dla

*Poprawka*

***„19a) art. 19 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:***

***„2. Bez uszczerbku dla ust. 5 oprócz administracji centralnej i krajowej***

społeczeństwa oraz zawierają oddzielną księgowość w celu odnotowania przydziałów znajdujących się w posiadaniu **każdej osoby**, dla **której** oraz od **której** przydziały są wydawane lub przenoszone.

**posiadaczami przydziałów mogą być wyłącznie podmioty objęte regulacją, które miały w przeszłości, mają obecnie lub będą miały w przewidywanej przyszłości obowiązek dostosowania się do ETS.** Rejestry są dostępne dla społeczeństwa oraz zawierają oddzielną księgowość w celu odnotowania przydziałów znajdujących się w posiadaniu **każdego podmiotu**, dla **którego** oraz od **którego** przydziały są wydawane lub przenoszone.”;

## Poprawka 105

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 b (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 19 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**19b) w art. 19 po ust. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

**„2a. Podmioty objęte regulacją generujące całkowite roczne emisje o wielkości nieprzekraczającej 25 000 ton ekwiwalentu dwutlenku węgla mogą upoważnić osobę fizyczną lub podmiot prawny do otwarcia i prowadzenia rachunków w rejestrze należących do podmiotu objętego regulacją oraz do przeprowadzania w jego imieniu tych rodzajów transakcji, do których rachunek ten jest uprawniony. Odpowiedzialność za zgodność pozostaje po stronie podmiotu objętego regulacją. Udzielając upoważnienia osobie fizycznej lub podmiotowi prawnemu, podmiot objęty regulacją dopilnowuje, aby nie występował konflikt interesów między upoważnioną osobą lub podmiotem a właściwymi organami, krajowymi administratorami, weryfikatorami lub innymi organami objętymi przepisami niniejszej dyrektywy.**

## Poprawka 106

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 c (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 23 – ustęp 3

### *Tekst obowiązujący*

3. Przekazanie uprawnień, o *którym* mowa w art. 3d ust. 3, art. 10 ust. 4, art. 10a ust. 1 i 8, art. 10b ust. 5, art. 19 ust. 3, art. 22, art. 24 ust. 3, art. 24a ust. 1, art. 25a ust. 1 i art. 28c, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od 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*

3. Przekazanie uprawnień, o *których* mowa w art. 3d ust. 3, art. **3e, art. 10** ust. 4, art. 10a ust. 1 i 8, art. 10b ust. 5, art. **12 ust. 7 akapit trzeci, art. 19** ust. 3, art. 22, art. 24 ust. 3, art. 24a ust. 1, art. 25a ust. 1 i art. 28c, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od 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 107

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 d (nowy)**  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 29b (nowy)

### *Tekst obowiązujący*

### *Poprawka*

**19d) po art. 29a dodaje się art. 29b w brzmieniu:**

#### **„Artykuł 29b**

***Mechanizm ograniczania zmienności cen w perspektywie krótkoterminowej***

***Jeżeli przez okres dłuższy niż cztery kolejne tygodnie średnia cena uprawnienia na aukcjach przeprowadzanych zgodnie z aktem przyjętym na mocy art. 10 ust. 4 jest***

*ponad 15 % wyższa niż średnia cena uprawnień w okresie czterech kolejnych poprzednich tygodni na aukcjach uprawnień, Komisja – działając w trybie pilnym – podejmuje decyzję o uwolnieniu x mln uprawnień objętych niniejszym rozdziałem z rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z art. 1a ust. 7 decyzji (UE) 2015/1814. Trzy miesiące po podjęciu decyzji na mocy niniejszego artykułu Komisja Europejska powiadamia uczestników rynku i rezerwę stabilności rynkowej o ogólnym wpływie na opłatę za emisję gazów cieplarnianych w UE. Sprawozdanie to jest publikowane i dostępne publicznie.”;*

## **Poprawka 108**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 e (nowy)  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 29c (nowy)**

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

*19e) po art. 29a dodaje się art. 29c w brzmieniu:*

*„Artykuł 29c*

*Tymczasowy pułap wirtualny*

*Jeżeli przez okres dłuższy niż cztery kolejne tygodnie cena uprawnień na aukcjach przeprowadzanych zgodnie z aktem przyjętym na mocy art. 10 ust. 4 jest dwukrotnością średniej ceny w 2021 r. lub trzykrotnością średniej ceny w 2020 r., Komisja – do dnia (wstawić datę, i.e. 31 grudnia 2025 r.) – podejmuje decyzję o uwolnieniu wystarczającej liczby uprawnień objętych niniejszym rozdziałem z rezerwy stabilności rynkowej zgodnie z art. 1a ust. 7 decyzji (UE) 2015/1814, aby wesprzeć istniejący mechanizm ochrony przed ucieczką emisji gazów cieplarnianych. ”;*



## Poprawka 109

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 21  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Rozdział IVa

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(21) po art. 30 dodaje się rozdział IVa  
w brzmieniu:*

*[...]*

*Poprawka*

*skreśla się*

*(skreślenie całego pkt 21 dotyczącego  
rozdziału IVa)*

## Poprawka 110

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 21 a (nowy)  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Artykuł 31 – a (nowy)

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

*21a) po art. 31 w rozdziale V dodaje się  
art. 31-a w brzmieniu:*

*„Artykuł 31-a*

*Komisja prowadzi przegląd niniejszej  
dyrektywy pod kątem uproszczenia  
przepisów [w tym łącznego i  
skumulowanego wpływu pakietu „Gotowi  
na 55”] oraz, w stosownych przypadkach,  
proponuje zmiany do niniejszej dyrektywy.  
Komisja i właściwe organy stale  
dostosowują się do najlepszych praktyk  
administracyjnych i przyjmują wszelkie  
środki, aby uprościć egzekwowanie  
niniejszej dyrektywy i ograniczyć do  
minimum obciążenia administracyjne. ”;*

## Poprawka 111

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Załączniki

*Tekst proponowany przez Komisję*

22) w załącznikach I, IIb, IV i V do dyrektywy 2003/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy, **a załączniki III, IIIa i IIIb dodaje się do dyrektywy 2003/87/WE w sposób określony w załączniku I do niniejszej dyrektywy.**

*Poprawka*

22) w załącznikach I, IIb, IV i V do dyrektywy 2003/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

**Poprawka 112**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 – litera c**  
Decyzja (UE) 2015/1814  
Artykuł 1 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Jeżeli w danym roku łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu mieści się w przedziale od 833 mln do 1 096 mln, liczbę uprawnień równą różnicy między łączną liczbą uprawnień znajdujących się w obiegu określoną w najnowszej publikacji zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu a 833 mln odejmuje się od wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieszcza się w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 **września** tego roku. Jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu przekracza 1 096 mln, liczba uprawnień, którą należy odjąć od wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieścić w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 **września** tego roku, odpowiada 12 % łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu. Na zasadzie odstępstwa od zdania ostatniego do dnia 31 grudnia 2030 r. wspomniana wartość

*Poprawka*

5. Jeżeli w danym roku łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu mieści się w przedziale od 833 mln do 1 096 mln, liczbę uprawnień równą różnicy między łączną liczbą uprawnień znajdujących się w obiegu określoną w najnowszej publikacji zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu a 833 mln odejmuje się od wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieszcza się w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 **lipca** tego roku. Jeżeli łączna liczba uprawnień znajdujących się w obiegu przekracza 1 096 mln, liczba uprawnień, którą należy odjąć od wolumenu uprawnień przeznaczonych do sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2003/87/WE i umieścić w rezerwie na okres 12 miesięcy rozpoczynający się 1 **lipca** tego roku, odpowiada 12 % łącznej liczby uprawnień znajdujących się w obiegu. Na zasadzie odstępstwa od zdania ostatniego do dnia 31 grudnia 2030 r. wspomniana wartość procentowa zostaje podwojona, **jeżeli w**

procentowa zostaje podwojona.

Bez uszczerbku dla łącznej liczby uprawnień, które należy odjąć zgodnie z niniejszym ustępem, do dnia 31 grudnia 2030 r. uprawnień, o których mowa w art. 10 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) dyrektywy 2003/87/WE, nie uwzględnia się przy określaniu udziałów państw członkowskich w tej łącznej liczbie.

### Poprawka 113

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 – litera c**  
Decyzja (UE) 2015/1814  
Artykuł 1 – ustęp 5a

*Tekst proponowany przez Komisję*

5a. Począwszy od 2023 r. uprawnienia znajdujące się w rezerwie i przekraczające 400 mln uprawnień **tracą ważność**, o ile podczas pierwszego przeglądu przeprowadzonego zgodnie z art. 3 nie postanowiono inaczej.

### Poprawka 114

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 2**  
Decyzja (UE) 2015/1814  
Artykuł 1a

*Tekst proponowany przez Komisję*

2) **dodaje się art. 1a w brzmieniu:**  
**„Artykuł 1a**  
**Funkcjonowanie rezerwy stabilności**

***poprzednim roku na europejskim rynku uprawnień do emisji dwutlenku węgla średnia cena uprawnień jest niższa niż 30 EUR.***

Bez uszczerbku dla łącznej liczby uprawnień, które należy odjąć zgodnie z niniejszym ustępem, do dnia 31 grudnia 2030 r. uprawnień, o których mowa w art. 10 ust. 2 akapit pierwszy lit. b) dyrektywy 2003/87/WE, nie uwzględnia się przy określaniu udziałów państw członkowskich w tej łącznej liczbie.

*Poprawka*

5a. Począwszy od 2023 r. uprawnienia znajdujące się w rezerwie i przekraczające 400 mln uprawnień **są odkładane, by zasilić fundusz modernizacyjny i fundusz innowacyjny oraz zapobiec uruchomieniu jednorodnego międzysektorowego współczynnika korygującego**, o ile podczas pierwszego przeglądu przeprowadzonego zgodnie z art. 3 nie postanowiono inaczej.

*Poprawka*

***skreśla się***

*rynkowej w odniesieniu do sektora  
budowlanego i sektora transportu  
drogowego*

*[...]*

## **Poprawka 115**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt -1 a (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2015/757  
Artykuł 2 – ustęp 2

### *Tekst obowiązujący*

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich lub statków do przetwórstwa ryb, drewnianych statków o prostej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny ani do statków **rządowych wykorzystywanych** do celów **niekomercyjnych**.

### *Poprawka*

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej, statków rybackich lub statków do przetwórstwa ryb, drewnianych statków o prostej konstrukcji, statków o napędzie innym niż mechaniczny, **statków rządowych wykorzystywanych do celów niekomercyjnych** ani do statków **wykorzystywanych do ochrony ludności i do celów poszukiwań i ratownictwa**.

## **Poprawka 116**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt - 1 a (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2015/757  
Artykuł 3 – litera b

### *Tekst obowiązujący*

b) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku ładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; w związku z tym wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do suchego doku lub przeprowadzenie napraw

### *Poprawka*

**-1a) art. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:**

b) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku ładunku lub wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów; w związku z tym **do celów niniejszego rozporządzenia** wyłączone są wszelkie postoje mające na celu wyłącznie tankowanie, odebranie dostaw, wymianę załogi, wejście do

statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki „burta w burtę” poza portami oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;

suchego doku lub przeprowadzenie napraw statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeładunki „burta w burtę” poza portami, **postoje w porcie przeładunkowym w państwie sąsiadującym z UE** oraz postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;

### Poprawka 117

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 1 – punkt -1 b (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2015/757  
Artykuł 3 – litery oa (nowa), ob (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**-1b) w art. 3 dodaje się litery oa) i ob) w brzmieniu:**

**oa) „żegluga w warunkach lodowych” oznacza żeglugę statku klasy lodowej na obszarze morza położonym wewnątrz skraju lodu;**

**ob) „skraj lodu” zdefiniowano w pkt 4.4. nomenklatury lodu morskiego WMO z marca 2014 r. jako linię rozgraniczającą w dowolnym momencie otwarte morze od lodu morskiego dowolnego rodzaju, zarówno stałego, jak i dryfującego.**

### Poprawka 118

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 4 – point -a (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2015/757  
Artykuł 6 – ustęp 4

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**-a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:**

4. Plan monitorowania *może* również *zawierać* informacje dotyczące klasy lodowej danego statku *lub* procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przebytej odległości i czasu spędzonego na morzu podczas żeglugi w warunkach lodowych.

*„4. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zamierzających przekazać do umorzenia mniej uprawnień w związku z klasą lodową statku, żeglugą w warunkach lodowych lub z oboma tymi warunkami zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE plan monitorowania zawiera również informacje dotyczące klasy lodowej danego statku oraz procedur, obowiązków, wzorów obliczeniowych i źródeł danych do określania i rejestrowania przebytej odległości i czasu spędzonego na morzu podczas żeglugi w warunkach lodowych.*

*Podaje się również informacje o procedurach rejestrowania daty i godziny żeglugi w warunkach lodowych oraz o tym, czy rejs odbywa się między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego, zaczyna się w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub kończy się w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. ”;*

## Poprawka 119

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2015/757  
Artykuł 9 – ustęp 1

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

*5a) w art. 9 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:*

*a) dodaje się lit. h) w brzmieniu:*

*„h) klasę lodową i informację o tym, czy rejs obejmował żeglugę w warunkach lodowych, jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe zamierza na tej podstawie przekazać do umorzenia mniej uprawnień do emisji zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE; jeżeli rejsy obejmują żeglugę w warunkach lodowych i przedsiębiorstwo żeglugowe zamierza na tej podstawie*

*przekazać do umorzenia mniej uprawnień do emisji zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE, podaje się również informacje o dacie, godzinie i miejscu żeglugi w warunkach lodowych, zastosowanej metodzie pomiaru zużycia paliwa, zużyciu paliwa i wskaźniku emisji paliwa dla każdego rodzaju paliwa podczas żeglugi w warunkach lodowych oraz odległości pokonanej podczas żeglugi w warunkach lodowych;*

*b) akapit ostatni otrzymuje brzmienie:*

*„Jeżeli przedsiębiorstwo żeglugowe zamierza przekazać do umorzenia mniejszą liczbę uprawnień do emisji z uwagi na żeglugę w warunkach lodowych zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE, może zastosować wyjątek przewidziany w akapicie pierwszym wyłącznie do tych miesięcy, w których statek nie pływa w warunkach lodowych.”;*

*Przedsiębiorstwa mogą również, w stosownych przypadkach, monitorować informacje o klasie lodowej statku i o żegludze w warunkach lodowych.*

## Poprawka 120

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 5 b (nowy)  
Rozporządzenie (UE) 2015/757  
Artykuł 9 – ustęp 2**

*Tekst obowiązujący*

2. *Na* zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu oraz bez uszczerbku dla art. 10 przedsiębiorstwo zwolnione jest z obowiązku monitorowania informacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w odniesieniu do poszczególnych rejsów dla danego statku, jeżeli:

a) *wszystkie* rejsy tego statku w okresie sprawozdawczym albo zaczynają się, albo kończą się w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego; **oraz**

b) *statek* ten, zgodnie ze swoim

*Poprawka*

**5b) art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. *Na* zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu oraz bez uszczerbku dla art. 10 przedsiębiorstwo zwolnione jest z obowiązku monitorowania informacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w odniesieniu do poszczególnych rejsów dla danego statku, jeżeli:

a) *wszystkie* rejsy tego statku w okresie sprawozdawczym albo zaczynają się, albo kończą się w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego; **i zastosowanie ma jedno z poniższych:**

b) *statek* ten, zgodnie ze swoim planem

planem rejsów, odbywa ponad 300 rejsów w okresie sprawozdawczym.

rejsów, odbywa ponad 300 rejsów w okresie sprawozdawczym **lub**

***c) przedsiębiorstwo traci w odniesieniu do tych rejsów prawo przekazania do umorzenia mniejszej liczby uprawnień do emisji w związku z żeglugą na akwenach pokrytych lodem zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE. ”;***

## Poprawka 121

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2015/757  
Artykuł 10 – akapit 1 – litera k a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6a) w art. 10 dodaje się lit. ka) w brzmieniu:**

***„ka) Przedsiębiorstwa mogą, w stosownych przypadkach, monitorować informacje dotyczące klasy lodowej statku i żeglugi na akwenach pokrytych lodem. W przypadku przedsiębiorstw żeglugowych zamierzających przekazać do umorzenia mniejszą liczbę uprawnień do emisji w związku z klasą lodową statku, żeglugą na akwenach pokrytych lodem lub z oboma tymi warunkami zgodnie z dyrektywą 2003/87/WE monitorowanie obejmuje odrębnie klasę lodową, łączną pokonaną odległość i łączne emisje CO<sub>2</sub> ze wszystkich rejsów, podczas których miała miejsce żegluga w warunkach lodowych, oraz łączną odległość przebytą podczas takich rejsów. ”;***

## Poprawka 122

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 4 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*



1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania **art. 1 i 2** niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia **2023 r.** Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia **roku następującego po roku wejścia w życie niniejszej dyrektywy.** Niezwłocznie przekazują **one** Komisji tekst tych przepisów.

## Poprawka 123

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik – ustęp 1 – litera c– podpunkt vii – tabela

Dyrektywa 2003/87/WE

ZAŁĄCZNIK I – akapit 1 – litera c– podpunkt vii – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
„Transport morski	Gazy cieplarniane objęte rozporządzeniem (UE) 2015/757”
Działalność w zakresie transportu morskiego prowadzona przez statki objęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 wykonujące rejsy służące transportowi osób lub towarów do celów komercyjnych	
<i>Poprawka</i>	
„Transport morski	Gazy cieplarniane objęte rozporządzeniem (UE) 2015/757”
Działalność w zakresie transportu morskiego prowadzona przez statki objęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 wykonujące rejsy służące transportowi osób lub towarów do celów komercyjnych	
<b><i>Działanie to nie obejmuje:</i></b>	
<b><i>a) rejsów realizowanych w ramach zamówienia na usługi publiczne lub objętych zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3577/92;</i></b>	
<b><i>b) rejsów realizowanych na trasach do regionów najbardziej oddalonych i/lub z</i></b>	

*takich regionów, określonych w art. 299 ust 2. Traktatu;*

*c) rejsów realizowanych między wyspą a kontynentem, wyspami należącymi do tego samego regionu lub obszaru wyspiarskiego;*

*d) rejsów wykonywanych przez statek, z którego łączne roczne emisje nie przekraczają 10 000 ton;*

*e) rejsów humanitarnych;*

*f) rejsów poszukiwawczo-ratowniczych lub części zwykłych rejsów statków, podczas których trzeba było prowadzić działania poszukiwawczo-ratownicze;*

*g) siły wyższej w odniesieniu do całości lub części rejsu;*

#### **Poprawka 124**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – akapit 1 – litera a**

Dyrektywa 2003/87/WE

Załącznik I – punkt 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Instalacje lub części instalacji wykorzystywane do badań, rozwoju i testowania nowych produktów i procesów **oraz instalacje, w przypadku których emisje ze spalania biomasy spełniającej kryteria określone na podstawie art. 14 przyczyniają się do powstania ponad 95 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych**, nie są objęte niniejszą dyrektywą.

#### **Poprawka 125**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – punkt 2**

Dyrektywa 2003/87/WE

Załączniki III, III a, III b

*Poprawka*

1. Instalacje lub części instalacji wykorzystywane do badań, rozwoju i testowania nowych produktów i procesów nie są objęte niniejszą dyrektywą.

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2.** w dyrektywie 2003/87/WE dodaje się załączniki III, IIIa i IIIb w brzmieniu:

*skreśla się*

[...]

*(skreślenie całego pkt 2 i odpowiednich załączników)*

## **Poprawka 126**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik I – punkt 3 – litera c  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Załącznik IV – część C**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**c) dodaje się część C w brzmieniu:**

*skreśla się*

**CZEŚĆ C – Monitorowanie i składanie sprawozdań w odniesieniu do emisji związanych z działalnością, o której mowa w załączniku III**

[...]

## **Poprawka 127**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik I – punkt 4  
Dyrektywa 2003/87/WE  
Załącznik V – część C**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4) w załączniku V do dyrektywy 2003/87/WE dodaje się część C w brzmieniu:**

*skreśla się*

**„CZEŚĆ C – Weryfikacja emisji związanych z działalnością, o której mowa w załączniku III**

[...]

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy 2003/87/WE ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii, decyzji (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i rozporządzenia (UE) 2015/757
<b>Odsyłacze</b>	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 13.9.2021
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 13.9.2021
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Andrey Novakov 29.10.2021
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	7.2.2022                      19.4.2022
<b>Data przyjęcia</b>	28.4.2022
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+:                      30 -:                      8 0:                      10
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO  
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

30	+
<b>ECR</b>	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>ID</b>	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
<b>PPE</b>	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
<b>Renew</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
<b>S&amp;D</b>	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz

8	-
<b>ECR</b>	Peter Lundgre
<b>S&amp;D</b>	Vera Tax
<b>The Left</b>	Leila Chaïbi, Clare Daly
<b>Verts/ALE</b>	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenber, Pär Holmgren, Tilly Metz

10	0
<b>NI</b>	Mario Furore
<b>Renew</b>	Jan-Christoph Oetjen
<b>S&amp;D</b>	Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov
<b>The Left</b>	Elena Kountoura

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

